Conto Corrente con la Posta

Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 168 del 22 luglio 1927 (V)

Numero di pubblicazione **1536**.

LEGGE 14 aprile 1927, n. **784**.

Esecuzione dei seguenti Atti internazionali stipulati a Berna fra l'Italia ed altri Stati, il 23 ottobre 1924: Convenzione internazionale per il trosporto delle merci per ferrovia; Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia; Processi verbali annessi alle predette convenzioni.

Numero di pubblicazione 1536.

LEGGE 14 aprile 1927, n. 784.

Esecuzione dei seguenti Atti internazionali stipulati a Berna fra l'Italia ed altri Stati, il 23 ottobre 1924: Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia; Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia; Processi verbali annessi alle predette convenzioni.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data ai seguenti atti internazionali:

Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia;

Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia;

Processi verbali annessi alle predette Convenzioni.

Tali atti sono stati firmati a Berna il 23 ottobre 1924 fra l'Italia, la Germania, l'Austria, il Belgio, la Bulgaria, la Danimarca, la Città Libera di Danzica, la Spagna, l'Estonia, la Finlandia, la Francia, la Grecia, l'Ungheria, la Lettonia, la Lituania, il Lussemburgo, la Norvegia, i Paesi-Bassi, la Polonia, il Portogallo, la Romania, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, la Svezia, la Svizzera e la Cecoslovacchia, in presenza e con la partecipazione del Delegato della Commissione governativa del territorio del Bacino della Sarre.

Art. 2.

Le Convenzioni di cui all'art. 1 entreranno in vigore secondo è stabilito nel processo verbale del 23 ottobre 1924, annesso alle Convenzioni stesse.

Art. 3.

Il Ministro per le comunicazioni è autorizzato ad aderire e a dare esecuzione alle modificazioni e aggiunte che la Commissione dei periti, di cui l'art. 60 della Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia, riterrà necessario di apportare alle « Prescrizioni relative agli oggetti ammessi al trasporto sotto determinate condizioni », contenute nell'Allegato *I* della Convenzione stessa.

Il Ministro per le comunicazioni è inoltre autorizzato a dare esecuzione, sentito il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, alle disposizioni complementari di cui all'art. 61 della Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia e della Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli per ferrovia.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 14 aprile 1927 - Anno V

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — GIURIATI — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) conclue entre l'Allemagne. l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la Suède, la Suisse et la Tchécoslovaquie.

Les Gouvernements des Etats ci-dessus énumérés, ayant reconnu la nécessité d'apporter de nombreux changements à la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer, modifiée les 16 juillet 1895, 16 juin 1898 et 19 septembre 1906, à laquelle participent la plupart d'entre eux,

ont résolu de conclure une nouvelle Convention sur le transport des marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer, d'un commun accord, et qui est contenu dans le Procès-verbal signé à Berne le 8 juin 1923, et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

L'Allemagne:

Monsieur EDUARD HOFFMANN, Chargé d'affaires en Suisse.

L'Autriche:

Son Excellence Monsieur LEO DI PAULI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Belgique:

Son Excellence Monsieur FERNAND PELTZER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Bulgarie:

Monsieur DIMITRI MIKOFF, Chargé d'affaires en Suisse.

Le Danemark:

Son Excellence Monsieur ANDREAS DE OLDENBURG, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Ville Libre de Dantzig:

Son Excellence Monsieur JEAN DE MODZELEWSKI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Pologne en Suisse.

L'Espagne:

Son Excellence Monsieur EMILIO DE PALACIOS Y FAU, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

L'Esthonie:

Monsieur KARL MENNING, Chargé d'affaires en Allemagne et en Suisse.

La Finlande:

Monsieur URHO TOIVOLA, Directeur du Secrétariat finlandais auprès de la Société des Nations.

La France:

Son Excellence Monsieur HENRY ALLIZÉ, Ambassadeur en Suisse;

Monsieur MAURICE SIBILLE, Député;

Monsieur CLÉMENT COLSON, Vice-président du Conseil d'Etat.

La Grèce:

Monsieur VASSILI DENDRAMIS, Chargé d'affaires en Suisse.

La Hongrie:

Monsieur FÉLIX PARCHER DE TERJÉKFALVA, Chargé d'affaires en Suisse.

L'Italie:

Son Excellence Monsieur CARLO GARBASSO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Lettonie:

Son Excellence Monsieur OSKAR VOIT, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Allemagne et en Suisse.

La Lithuanie:

Son Excellence Monsieur VENCESLAS SIDZIKAUSKAS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Allemagne, Chargé d'affaires en Suisse.

Le Luxembourg:

Monsieur ANTOINE LEFORT, Conseiller d'Etat, Premier commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.

La Norvège:

Son Excellence Monsieur JOHANNES IRGENS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Italie et en Suisse.

Les Pays-Bas:

Son Excellence Monsieur WILLEM I. DOUDE VAN TROOSTWIJK, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Pologne:

Son Excellence Monsieur JEAN DE MODZELEWSKI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

Le Portugal:

Son Excellence Monsieur ANTONIO M. B. FERREIRA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Roumanie:

Son Excellence Monsieur NICOLAS PETRESCO-COMNÈNE, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

Son Excellence Monsieur MILOUTINE YOVANOVITCH, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Suède:

Son Excellence Monsieur le Baron JONAS M. ALSTRÖMER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Suisse:

Monsieur GIUSEPPE MOTTA, Conseiller fédéral, Chef du Département politique fédéral.

La Tchécoslovaquie:

Monsieur OTAKAR LANKAS, Chef de Département au Ministère des chemins de fer.

Lesquels, en présence et avec la participation de Monsieur JEAN MORIZE, Délégué de la Commission de Gouvernement du territoire du Bassin de la Sarre,

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention:

1° Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces Chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

Article 2.

Participation d'entreprises autres que les Chemins de fer.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport aux conditions de la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues au § 2 de l'article 4:

1° les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

2° les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, à raison des aménagements ou du matériel ne fût-ce que de l'un des Chemins de fer à emprunter;

3° les objets dont le transport serait interdit, par des dispositions légales ou par mesure d'ordre public, ne fût-ce que sur l'un des Etats à emprunter;

4° sauf exceptions indiquées dans l'Annexe I à la présente Convention:

A) les matières sujettes à explosion, savoir:

a) Explosifs de mines ou de tir;

b) Munitions;

c) Inflammateurs et pièces d'artifice;

d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

Les substances qui ne sont pas utilisées, soit pour le tir, soit pour provoquer des explosions, ne sont pas des explosifs au sens de la présente Convention, lorsque le contact d'une flamme ne peut pas les faire détonner et qu'elles ne sont pas plus sensibles au choc ou à la friction que le dinitrobenzol;

B) les matières sujettes à l'inflammation spontanée;

C) les produits répugnants ou de mauvaise odeur.

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions indiquées ci-après:

1° les objets désignés dans l'annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y son fixées;

2° les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes:

a) le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les Chemins de fer participant au transport;

b) les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;

c) le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;

3° les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un Chemin de fer vérifie que le véhicule est en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage;

4° les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après:

a) les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs directs internationaux ou par des accords intervenus entre Chemins de fer;

b) l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit. Il est tenu de fournir à cet effet toutes les pièces d'accompagnement nécessaires;

5° les objets dont le chargement ou le transport présenterait, de l'avis du Chemin de fer expéditeur, des difficultés spéciales à raison des aménagements ou du matériel d'un ou plusieurs des Chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au transport international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses.

Les Chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

Article 5.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

§ 1. — Tout Chemin de fer soumis à la présente Convention est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de celle-ci, tout transport de marchandises admis en vertu de cette Convention, pourvu que:

a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exige l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépot les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au paragraphe suivant.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que:

a) le service sera suspendu en totalité ou en partie;

b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions;

c) certaines expéditions bénéficieront de priorités.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

Tout Chemin de fer peut refuser les envois dont le transport serait empêché par des restrictions de ce genre.

§ 6. — Toute infraction aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II.

Du contrat de transport.

Chapitre premier. — *Forme et conditions du contrat de transport.*

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention, une lettre de voiture conforme au formulaire qui constitue l'Annexe II à la Convention.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire, blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, une bande rouge d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les Chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, ou en allemand, ou en italien.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le Chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

§ 4. — Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc ou du formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord spécial entre tous les Chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les lettres de voiture surchargées ou grattées ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 6. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles.

Les mentions suivantes sont obligatoires:

a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;

b) la désignation du Chemin de fer expéditeur;

c) la désignation du Chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;

d) le nom et le domicile du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées;

e) la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou une indication analogue conforme aux règlements du Chemin de fer expéditeur, et, en outre, pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis et, pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées: celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe; celles qui sont dénommées dans la classification des marchandises ou dans le tarif, sous le nom qui les désigne dans ces documents; les autres, sous la dénomination usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles soigneusement attachées à la lettre de voiture et signées par l'expéditeur;

f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives qui sont jointes à la lettre de voiture ou qui sont mentionnées comme déposées dans une gare désignée;

g) le nom ou la raison sociale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

La lettre de voiture peut, en outre, contenir les mentions suivantes:

h) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2). Les matières sujettes à l'explosion ou à l'inflammation spontanée (voir Annexe I) ne peuvent être adressées en gare;

i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus aux articles 11, § 10, et 34;

k) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 35;

l) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17;

m) le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le Chemin de fer, comme il est dit à l'article 19;

n) l'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

o) la désignation d'un mandataire conformément à l'article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites par les lois et règlements d'un Etat et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux que la présente Convention autorise. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

§ 9. — Les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire doivent être accompagnées de lettres de voiture distinctes, ne comprenant aucun objet dont la manutention incombe au Chemin de fer.

Des lettres de voiture distinctes doivent également être établies pour les objets désignes à l'article 4.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon, sauf pour les objets indivisibles exigeant plus d'un wagon. Toutefois, cette règle n'est pas applicable lorsque les prescriptions particulières au trafic dont il s'agit ou les tarifs à appliquer autorisent pour la totalité du parcours l'expédition de plusieurs wagons avec la même lettre de voiture.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, les mentions suivantes:

« Envoi de N. »;
« Par ordre de N. »;
« A la disposition de N. »;
« Pour être réexpédié à N. »;
« Assuré auprès de N. »;
« Pour le navire N. »;

« Provenant du navire N. »;
« Pour l'exportation à destination de N. ».

Chacune de ces mentions doit s'appliquer à l'ensemble de l'expédition.

Article 7.

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture Surtaxes — Mesures à prendre en cas de surcharge.

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.

§ 2. — Le Chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture. L'expéditeur ou le destinataire doit être invité à assister à la vérification, lorsque celle-ci a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le Chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage des charges complètes sur un pont à bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

§ 5. — En cas soit d'indication ou de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète pouvant avoir pour conséquence de faire accepter des objets exclus du transport en vertu du 4° de l'article 3, de faire bénéficier l'envoi d'un prix de transport plus réduit ou de faire échec à l'application normale des tarifs, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans l'Annexe I, soit de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une surtaxe doit être payée sans préjudice du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et, s'il y a lieu, de toute indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit:

a) En cas soit de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète des marchandises exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3, ou des marchandises dénommées à l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est la suivante:

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3, 15 francs.

Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I:

Classe I, groupe 1 *a*	15 francs
Classe I, groupes 1 *b*, 1 *c* et 1 *d*	10 »
Classe I, groupe 1 *e*, et Classes II et III	5 »
Classes IV, V et VI	1 franc

par kilogramme de poids brut du colis entier.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur de Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient des surtaxes moin élevées, ce sont ces dernières qui sont perçues.

b) En cas de dénomination indiquant d'une manière irregulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles prévues sous la lettre *a*) du présent paragraphe, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la dénomination avait été régulière, exacte et complète.

Cette surtaxe ne peut être inférieure à 1 franc, même s'il n'y a pas de différence de prix. Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient un minimum moins élevé, c'est ce dernier qui est appliqué.

c) En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

d) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix applicable au transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédant sur la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante:

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale; celle qui indique le tonnage le plus élevé détermine la limite de charge.

e) S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 6. — Les surtaxes à percevoir conformément au § 5 ci-dessus grèvent la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui les justifient.

Si la valeur de la marchandise ne couvre pas le montant des surtaxes ou si le destinataire refuse la marchandise, le surplus de la créance résultant des surtaxes doit être payé par l'expéditeur.

§ 7. — La surtaxe n'est pas due:

a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le Chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) en cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le Chemin de fer;

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

d) en cas d'augmentation de poid survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, si l'expéditeur prouve que cette augmentation est due à des circonstances atmosphériques.

§ 8. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans retard par l'intermédiaire de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec

la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du Chemin de fer qui l'effectue.

Si l'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé.

Article 8.

Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture.

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve de contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le Chemin de fer que si la vérification de ce poids et du nombre des colis a été faite par le Chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — Le Chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

Article 9.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs et itinéraires.

§ 1. — Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. —Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un Chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent pour chacune de ces lettres de voiture des dispositions des articles 6, § 4, et 11.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme. Leurs conditions sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention; sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

§ 3. — *a*) Si l'expéditeur a prescrit sur la lettre de voiture l'itinéraire à suivre, les frais de transport sont calculés par cet itinéraire.

La désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives équivaut à une prescription d'itinéraire.

b) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture seulement les tarifs à appliquer, le Chemin de fer applique ces tarifs, en tant que la prescription suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués devront être appliqués. Le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires sur lesquels ces tarifs sont valables au jour de la conclusion du contrat de transport l'itinéraire qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur.

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues à l'article 17, § 1, le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par la dite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les frais de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le Chemin de fer.

d) Si, dans les cas prévus sous les lettres *a*) et *c*) ci-dessus, il existe un tarif international entre la gare expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire revendiqué sous la lettre *a*) ou entre la gare expéditrice et celle indiquée sous la lettre *c*), ce tarif est appliqué, pourvu qu'au moment de l'expédition son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne seraient pas remplies.

e) Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer complètement l'itinéraire ou les tarifs, ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le Chemin de fer choisit l'itinéraire ou les tarifs, qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur. Il se conforme toujours aux indications de la lettre de voiture en ce qui concerne les gares visées sous la lettre *a*), alinéa 2, et, autant que possible, aux autres prescriptions de l'expéditeur.

Toutefois, s'il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire, ce tarif est appliqué pourvu que l'itinéraire qu'il détermine observe, le cas échéant, les prescriptions de la lettre de voiture concernant les gares visées sous la lettre *a*), alinéa 2, et que son application ne soit pas subordonnée à d'autres conditions qui ne seraient pas remplies.

f) Dans tous les cas prévus ci-dessus, les délais sont calculés par l'itinéraire revendiqué par l'expéditeur ou choisi par le Chemin de fer.

g) Le Chemin de fer ne peut, hors les cas visés a l'article 5, § 5, et à l'article 23, §1, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition:

1° que les frais de transport et les délais de livraison ne seront pas supérieurs aux frais et délais calculés par l'itinéraire que l'expéditeur avait indiqué;

2° que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

L'expéditeur est avisé que le transport a lieu par une voie autre que celle qu'il a prescrite.

h) Dans les cas visés aux points *b*), *c*) et *e*) (alinéa 1) du présent paragraphe, le Chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des Chemins de fer, en sus des taxes de transport et des divers frais accessoires prévus par le tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites

par eux, telles que droits de sortie ou d'entrée, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises nécessaires pour en assurer la conservation et autres dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Article 10.

Interdiction de traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance.

Article 11.

Délais de livraison.

§ 1. — Les délais de livraison ne doivent pas dépasser les maxima suivants:

a) pour la grande vitesse:

1° délai d'expédition . . . . 1 jour;

2° délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs . . . . 1 jour;

b) pour la petite vitesse:

1° délai d'expédition . . . . 2 jours;

2° délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres de distances d'application des tarifs . . . . 2 jours.

§ 2. — Lorsque l'envoi emprunte plusieurs réseaux reliés par rails, le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les Chemins de fer soumis à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

a) pour les transports qui empruntent:

soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,

soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

soit une ligne secondaire,

soit una ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

b) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:

soit un développement anormal du trafic,

soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

Les délais supplémentaires doivent dans tous les cas être fixés en jours.

§ 4. — Les délais supplémentaires motivés par les circonstances mentionnées sous la lettre *a*) du § 3 ci-dessus doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous la lettre *b*) du § 3 doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 5. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue à l'article 8, § 1.

§ 6. — Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du Chemin de fer qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée.

Pour les envois qui ne sont pas livrés à domicile par le Chemin de fer et qui ne doivent pas faire l'objet d'un avis d'arrivée, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est à la disposition du destinataire, à la gare destinataire.

§ 7. — Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport et ne résultant pas d'une faute imputable au Chemin de fer.

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

En outre, pour le transport des animaux vivants, les délais de livraison cessent de courir pendant la durée:

a) du séjour de ces animaux dans les gares-abreuvoirs;

b) des arrêts résultant d'une mesure de police;

c) de la visite vétérinaire.

§ 8. — Pour les envois en petite vitesse, les délais de livraison cessent de courir les dimanches et jours fériés légaux.

Pour les envois en grande vitesse, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal, le délai n'expire que le lendemain. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux envois de grande vitesse pour lesquels les gares sont ouvertes, soit dans le pays expéditeur, soit dans le pays destinataire, les dimanches et jours fériés.

§ 9. — Lorsque dans un Etat les lois ou les règlements édictent l'interruption totale ou partielle du transport en grande vitesse des marchandises le dimanche et certains jours fériés légaux, les délais de livraison sont augmentés en conséquence.

§ 10. — Lorsque, d'après les lois et règlements d'un Etat, il peut être créé des tarifs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits et à délais allongés, les Chemins de fer de cet Etat peuvent aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Article 12.

Etat de la marchandise — Emballage.

§ 1. — Lorsque le Chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle

soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du paragraphe 2, le Chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage, en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable des conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux ainsi reconnus sur la lettre de voiture, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, doit indemniser le Chemin de fer du préjudice qu'il aurait subi.

L'expéditeur est aussi responsable des défectuosités apparentes de l'emballage non reconnues sur la lettre de voiture si la preuve de ces défectuosités est faite par le Chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage, et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage, défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du paragraphe 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle constituant l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu de munir les colis de détail (charges incomplètes) de marques extérieures claires et indélébiles, ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec celles qui sont indiquées sur la lettre de voiture. Il est tenu, en outre, d'apposer sur chaque colis de détail une étiquette indiquant en caractères indélébiles la gare destinataire. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être également inscrits, si cela est prescrit par le règlement applicable au chemin de fer expéditeur, soit à découvert, soit sous un repli de l'étiquette qui ne serait ouvert qu'à défaut de la lettre de voiture.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives — Fermeture douanière.

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées à une gare frontière, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont exactes et suffisantes.

L'expéditeur est responsable envers le Chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du Chemin de fer.

Le Chemin de fer est responsable, conformément aux dispositions du titre III, des conséquences de la perte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et jointes à cette lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, § 6, lettre *f*.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions douanières au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Le Chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse.

CHAPITRE II. — *Exécution du contrat de transport.*

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1. — La remise au transport des marchandises est régie par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au Chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le Chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les indications des tarifs directs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs directs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice font règle pour tout le parcours.

Article 15.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives.

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives sont remplies par le Chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le Chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur peut, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues à l'alinéa ci-dessus pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a prescrit, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, un

mode de procéder qui ne peut pas être admis, le Chemin de fer opère de la façon qui lui paraît la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 2. — Lorsque la gare destinataire est pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit de dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive à destination sous régime de douane, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire, les formalités de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi et retirer la lettre de voiture.

Si les formalités de douane ne sont remplies ni par le destinataire, ni par le mandataire de l'expéditeur dans un délai fixé par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le Chemin de fer peut, tant que la lettre de voiture n'a pas été retirée par le destinataire, procéder comme il est dit au § 1.

Article 16.

Livraison.

§ 1. — Le Chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire indiquée par l'expéditeur, la lettre de voiture et la marchandise contre quittance et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

L'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au Chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

§ 2. — Là livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du Chemin de fer de remettre la marchandise au domicile du destinataire, soit dans la localité où est située la gare destinataire soit dans une autre localité, sont réglées conformément aux lois et règlements applicables au Chemin de fer chargé de la livraison.

§ 3. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au Chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 30, § 1, le destinataire, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, est autorisé après l'expiration de ce délai, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du Chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

Article 17.

Paiement des frais de transport.

§ 1. — Les frais de transport et autres frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture sont considérés comme mis à la charge du destinataire. L'expéditeur peut payer, à titre d'affranchissement, soit certains frais déterminés, soit les frais de transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière quelconque, selon les tarifs appliqués; exceptionnellement, des tarifs ou des accords entre Chemins de fer pourront autoriser l'affranchissement jusqu'à certaines gares autres que les gares frontières.

L'expéditeur doit indiquer, dans la lettre de voiture, sous la rubrique à ce destinée, les frais qu'il prend à sa charge, sous la forme ci-après:

a) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport ainsi que tous les autres frais qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, y compris éventuellement les taxes supplémentaires pour déclaration d'intérêt à la livraison prévues à l'article 35 ci-après et les taxes pour débours et pour remboursements, il l'indique par le mot « franco »;

b) si l'expéditeur prend à sa charge d'autres frais que ceux qui sont compris sous la lettre *a*) ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de port et de... (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) ».

La mention « franco de douane » signifie que l'expéditeur aura à payer les droits et les frais de douane à percevoir par les bureaux de douane, ainsi que les frais de dédouanement à percevoir par le Chemin de fer;

c) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de toute nature, même ceux qui se produiraient après l'acceptation de la marchandise au transport, il l'indique par les mots « franco de tous frais »;

d) si l'expéditeur ne prend à sa charge qu'une ou plusieurs des taxes comprises sous la lettre *a*) ci-dessus, il l'indique par les mots « franco de... (désignation exacte de la taxe ou des taxes qu'il veut payer) »;

e) si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport jusqu'à un point frontière, ou une gare frontière, ou exceptionnellement jusqu'à une gare désignée autre qu'une gare frontière, il l'indique par le mots « franco jusqu'à *x* frontière », ou « franco jusqu'à *x* ».

Il est permis d'inscrire à la fois, dans la lettre de voiture, plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre, par exemple « franco de port et franco de douane », ou « franco jusqu'à *x* frontière et franco de douane ».

§ 2. — Le Chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport, lorsqu'il s'agit d'envois qui, d'après son appréciation, sont sujets à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

§ 3. — Si l'expéditeur prend à sa charge le montant de tout ou partie des frais et si ce montant ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le Chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés par les gares de réinscription successives sur un bulletin d'affranchissement qui accompagne l'envoi jusqu'à destination et qui est renvoyé à la gare expéditrice dans les deux mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Dès réception du bulletin d'affranchissement le règlement du compte est effectué et le reçu du dépôt est remplacé par un compte de frais dressé d'après les indications de ce bulletin.

Le bulletin d'affranchissement est établi conformément au modèle constituant l'Annexe IV à la présente Convention.

§ 4. — La gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

Application irrégulière du tarif.

§ 1. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 2. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au Chemin de fer des différences en moins incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'une différence en moins que dans la mesure où elle porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément de la différence est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 19.

Remboursements et débours.

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement, jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à la disposition de l'expéditeur dans le délai de trois mois à partir de ce versement; en cas de retard, des intérêts à six pour cent sont dus à dater de l'expiration du délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le Chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due lors même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

Article 20.

Obligations du Chemin de fer destinataire.

Le Chemin de fer destinataire est tenu d'opérer le recouvrement de la totalité des créances résultant du contrat de transport, notamment des frais de transport, des frais divers, de ceux de douane, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des Chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Chapitre III. — *Modification du contrat de transport.*

Article 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport, soit en retirant la marchandise à la gare expéditrice, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en ajournant sa livraison, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne, soit enfin en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

Le Chemin de fer a en outre la faculté d'accepter, à la demande de l'expéditeur, des modifications au contrat tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait d'un remboursement ou bien à l'affranchissement des envois: ces modifications sont admises par le Chemin de fer sans aucune garantie pour leur exécution.

D'autres modifications que celles qui sont énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas.

Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les modifications au contrat mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, signée, par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe V à la présente Convention.

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au Chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. Le Chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Toute modification au contrat ordonnée par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites ci-dessus est nulle et non avenue.

§ 3. — Le Chemin de fer ne donne suite aux modifications de contrat ordonnées par l'expéditeur que lorsqu'elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme émanant de la gare expéditrice et confirmé par une déclaration écrite. Dans ce cas, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant du contrat de transport conformément à l'article 16, § 3. A partir de ce moment, le Chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sour peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

Article 22.

Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

§ 1. — Le Chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du § 1 de l'article 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après:

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au Chemin de fer;

b) l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation;

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les Etats à emprunter notamment

au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais du transport dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, l'expéditeur est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le Chemin de fer n'est pas à même de prévoir à l'avance ces empêchements, l'expéditeur supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution donné à ses ordres.

§ 2. — Si l'expéditeur a prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le port est perçu jusqu'à cette gare d'après les tarifs applicables entre la gare expéditrice et la susdite gare intermédiaire.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé: 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare expéditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé: 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire, d'après les tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

§ 3. — Le Chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au § 1 de l'article 21, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

Article 23.

Empêchements au transport.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartien au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le Chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport, le Chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois cette demande n'est pas obligatoire pour le Chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 5.

§ 3. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat à charge par lui de payer au Chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le percours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 4. — Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne, dans les cas prévus au présent article, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

§ 5. — Il n'est pas donné suite:

a) aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice;

b) aux demandes de renvoi d'une marchandise dont la valeur ne couvre pas, selon toute prévision, les frais de réexpédition, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

§ 6. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le Chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

§ 7. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

Article 24.

Empêchements à la livraison.

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné immédiatement par télégraphe. Les frais de cet avis sont à la charge de la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la marchandise, celle-ci lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre-temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais restent à la charge de la marchandise.

En aucun cas la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le Chemin de fer chargé de la livraison.

Chapitre IV. — *Garantie des droits du Chemin de fer.*

Article 25.

Droit de gage du Chemin de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste, pour la totalité des créances indiquées à l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en la possession du Chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

§ 2. — Les effets du droit de gage sont réglés d'après les lois et règlements de l'Etat où s'effectue la livraison.

TITRE III.

Responsabilité des Chemins de fer. Actions.

Chapitre premier. — *Responsabilité.*

Article 26.

Responsabilité collective des Chemins de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions de l'article 42, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

§ 3. — La responsabilité du Chemin de fer, fondée sur la présente Convention, cesse à la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, même si l'expéditeur a désigné un autre lieu de destination. Le transport au delà est régi par les lois et règlements intérieurs.

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du dommage résultant, soit de la perte totale ou partielle de la marchandise ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, soit des retards à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du Chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

§ 3. — Il est déchargé de la responsabilité pour le dommage résultant du retard à la livraison, s'il prouve que le retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Article 28.

Restrictions à la responsabilité en cas de dommages pouvant résulter de certaines causes.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou de plusieurs des causes ci après:

a) danger inhérent au transport en wagons découverts, pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture;

b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défectuosités de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;

c) danger inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des conventions passées avec le destinataire;

d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature;

e) danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites;

f) danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants;

g) danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écarter, lorsqu'aux termes soit de la présente Convention, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de ces animaux ou de ces marchandises doit être effectué sous escorte.

§ 2. — Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

Article 29.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du Chemin de fer, elle est calculée:

d'après le cours à la bourse,

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,

à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle, des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre remboursés les frais de transport, droits de douane et autres sommes déboursées pour la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux article 35 et 36.

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jours et au lieu du paiement.

Article 30.

Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée.

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais, tels qu'ils sont calculés à l'article 11.

A ces trente jours, il est ajouté autant de fois dix jours, avec maximum de trente jours, qu'il y a d'Etats traversés en sus de ceux de départ et d'arrivée.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut stipuler dans la quittance qu'il demande à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours des quatre mois qui suivront le paiement de l'indemnité.

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée sans frais, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3, ci-après.

§ 4. — A défaut soit de la stipulation dans la quittance prévue au § 2 ci-dessus, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchan-

dise n'a été retrouvée que plus de quatre mois après le paiement de l'indemnité, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 31.

Restriction de la responsabilité en cas de déchet de poids.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le Chemin de fer ne répond des manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée comme suit:

a) deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes, quel que soit le parcours effectué:

Bois de réglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,
Fourrures,
Fruits frais,
Fruits séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiers ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,
Racines,
Savons et huiles concrètes,
Sel,
Soies de porc,
Tabac haché,
Tendons d'animaux;

b) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 du présent article ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance est calculée pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles de l'article 28.

Article 32.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 33.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer:

1/10e du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10e du délai de livraison;

2/10es du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10e et ne dépassant pas 2/10es du délai de livraison;

3/10es du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10es et ne dépassant pas 3/10es du délai de livraison;

4/10es du prix de transport, pour un retard supérieur à 3/10es et ne dépassant pas 4/10es du délai de livraison;

5/10es du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10es du délai de livraison.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sons payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 32.

Article 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

Lorsque le Chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix total calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter par un maximum l'indemnité due à l'ayant droit, en cas d'avarie, de perte ou de retard.

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à l'article 6, § 6, lettre *k*).

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe supplementaire d'un quart pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé en cas de retard:

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré:

2/10es du prix de transport, pour un retard ne dépassant pas 1/10e du délai de livraison;

4/10es du prix de transport, pour un retard supérieur à 1/10e et ne dépassant pas 2/10es du délai de livraison;

6/10es du prix de transport, pour un retard supérieur à 2/10es et ne dépassant pas 3/10es du délai de livraison;

8/10es du prix de transport, pour un retard supérieur à 3/10es et ne dépassant pas 4/10es du délai de livraison;

la totalité du prix de transport, pour tout retard supérieur à 4/10es du délai de livraison;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard: une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 33, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres *a*) et *b*).

§ 4. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être alloué, en sus des indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou s'il y a lieu à l'article 34, des dommages-intérêts supplémentaires jusqu'à concurrence du montant de la somme déclarée.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35 suivant le cas.

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts, à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur une lettre de voiture, lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois si, à la demande de l'intéressé, les agents du Chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Chapitre II. — *Réclamations administratives, actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.*

Article 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Quand la réclamation est formée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est formée par le destinataire, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. — La lettre de voiture, le duplicata et les autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions contre le Chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:

à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21;

au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits, qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 3.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le Chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 42.

Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée. Compétence.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer expéditeur, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans le cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu la marchandise, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemin de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 4. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 5. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 43.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant l'état et le poids de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise à l'ayant droit sur sa demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la livraison est effectuée.

Article 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport.

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le Chemin de fer provenant du contrat de transport.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

1° si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignées par l'article 42, § 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de l'acceptation;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43;

b) si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 43 n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation, à la condition:

a) que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le Chemin de fer à l'ayant droit;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise;

c) que l'ayant droit fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 19.

§ 3. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait tout en recevant la marchandise ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant droit peut constater, dans la quittance prévue au § 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas eté déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

a) de l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le Chemin de fer sur le destinataire;

b) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol ou une faute lourde;

c) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison:

du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale:

du jour de l'expiration du délai de livraison;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou s'il n'y a pas eu paiement, du jour de la remise de la marchandise au transport;

d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19:

du 90° jour après l'expiration du délai de livraison;

e) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit, réclamé par la douane:

du jour de la réclamation de la douane.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

Article 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III. — *Règlement des comptes. Recours des Chemins de fer entre eux.*

Article 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

§ 1. — Tout Chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

§ 2. — La remise de la marchandise par un Chemin de fer au Chemin de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au § 1 du présent article.

§ 3. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le Chemin de fer expéditeur est responsable des frais de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 4. — Si le Chemin de fer destinataire délivre la marchandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre *c)*;

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 de la présente Convention sont partagés entre les différents Chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

1°) Entre deux Chemins de fer voisins:

a) le délai d'expédition est partagé également;

b) le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux Chemins de fer;

2°) Entre trois Chemins de fer ou plus:

a) il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse;

b) le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les Chemins de fer participants;

c) les deux autres tiers du délais de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces Chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un Chemin de fer a droit sont attribués à ce Chemin de fer.

§ 4. — L'intervalle entre le moment ou la marchandise est remise au premier Chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce Chemin de fer.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

TITRE IV.

Dispositions diverses.

Article 53.

Applications du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55.

Exécution des jugements — Saisies et cautions.

§ 1. — Lorques les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matérial roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56.

Unité monétaire — Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses Annexes sont considérées comme se rapportant au franc or, valant 1/5,18 dollar or des Etats-Unis d'Amérique.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57.

Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports de Chemins de fer entre eux;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe VI à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois aprèes la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

Article 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — Si, dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'ont pas notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit, et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

Article 60.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans apprès la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

§ 2. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'Annexe I, une Commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'Annexe VII de la présente Convention. Les décisions de cette Commission sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées si, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux Gouvernements au moins n'ont pas formulé d'objection. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

Article 61.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention Internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après:

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une periode de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 63.

Textes de la Convention et leur valeur respective.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus désignés et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

(*Seguono le firme*).

ANNEXE I. - Article 4.

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

OBSERVATION PRELIMINAIRE.

Les marchandises inscrites dans l'Annexe I doivent être désignées dans la lettre de voiture sous la dénomination admise dans l'Annexe.

S'il s'agit d'une marchandise de la classe I la désignation de la marchandise doit être soulignée en rouge par l'expéditeur sur la lettre de voiture.

Les matières énumérées dans l'Annexe I ne peuvent être comprises dans un même emballage ensemble ou avec d'autres objets, à moins que l'Annexe I ne l'autorise. Elles peuvent être chargées dans un même wagon ensemble ou avec d'autres objets, à moins que l'Annexe I ne l'interdise.

Lorsque l'Annexe I prévoit l'inscription de certaines mentions sur les emballages, celles-ci doivent être accompagnées du signe CI.

CLASSE I.

MATIÈRES SUJETTES À L'EXPLOSION.

I-A. — Explosifs de mine ou de tir (1).

Sont admis au transport:

1° La *nitrocellulose* (fulmi-coton, fulmi-coton pour collodion), à savoir:

a) *sous forme d'ouate et non comprimée,* contenant au moins 25 % d'eau ou d'alcool (75 parties de matière sèche, et 25 parties de liquide);

b) *comprimée,* contenant au moins 15 % d'eau (85 parties de matière sèche et 15 parties d'eau).

La nitrocellulose doit satisfaire aux conditions de stabilité suivantes:

La nitrocellulose chauffée pendant deux heures à une température de 132° centigrade ne doit pas dégager plus de 3 centimètres cubes d'oxyde d'azote pour 1 gramme de nitrocellulose; la température de détonation doit être supérieure à 180° centigrade.

2° Le *trinitrotoluol,* ainsi que le *trinitrotoluol dit liquide* (mélange neutre de toluols nitrés, liquide à la température ordinaire). Ces matières ne doivent pas être plus dangereuses que le « trinitrotoluol *α* » chimiquement pur.

3° L'*acide picrique*. Il ne doit contenir aucune impureté qui le rende plus dangereux que le produit chimiquement pur.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

Le transport des *explosifs* est régi par les dispositions suivantes:

A.

Emballage.

(1) 1° *Nitrocellulose* (fulmi-coton, fulmi-coton pour collodion).

La nitrocellulose sous forme d'ouate et non comprimée contenant au moins 25 % d'eau ou d'alcool (*a*) et la nitrocellulose comprimée contenant au moins 15 % d'eau (*b*) doivent être renfermées dans des récipients en bois forts, étanches et bien fermés, imperméables à l'eau et à l'alcool. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients ne doivent pas être fermés au moyen de clous en fer et doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Explosif ».

2° Le *trinitrotoluol* doit être solidement emballé dans de forts récipients en bois, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Explosif ».

(1) Les substances, non utilisées en vue du tir ou pour provoquer des explosions, que le contact d'une flamme ne peut faire détoner et qui ne sont pas plus sensibles au choc ou à la friction que le dinitrobenzol, ne rentrent pas dans les exsplosifs au sens des présentes dispositions.

Le *trinitrotoluol dit liquide* peut être emballé non seulement dans de forts récipients en bois, étanches et bien fermés, mais aussi dans des récipients en fer; ceux-ci doivent avoir une fermeture absolument hermétique, qui puisse céder, en cas d'incendie, à la pression des gaz qui se dégagent dans l'intérieur du récipient. Les récipients doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Explosif ».

3° L'*acide picrique* doit être solidement emballé dans des récipients en bois résistants, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients doivent porter l'inscription en caractères rouges bien apparents: « Acide picrique », « Explosif ». Les matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) doivent être exclues de l'emballage.

(2) Le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

B.

Attestations - Lettres de voiture.

(1) Pour tout envoi, l'expéditeur et un expert-chimiste agréé par le Chemin de fer expéditeur doivent certifier dans la lettre de voiture que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus. L'attestation de l'expert n'est pas nécessaire si une déclaration spéciale d'une autorité compétente est jointe, aux mêmes fins, à la lettre de voiture, qui devra en faire mention.

(2) Les prescriptions légales particulières aux Etats contractants sur le territoire desquels doit être acheminé le transport, déterminent les autres attestations qui pourraient encore être nécessaires.

C.

Matériel de transport.

(1) Les *explosifs de toute nature* doivent être transportés dans des wagons à marchandises couverts.

(2) Les wagons dont les parois ou la toiture sont recouverts de plomb ne doivent pas être employés pour le transport de l'*acide picrique*.

D.

Chargement.

(1) Les *matières explosibles* ne doivent pas être chargées dans un même wagon avec des objets dénommés sous I *c*, I *d*, I *e*, II, III et V.

(2) Il est interdit de charger des matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) dans un même wagon avec de l'*acide picrique*.

E.

Mode de transport.

Le transport ne peut pas être effectué en grande vitesse.

I-B — Munitions.

Sont admis au transport:

1° Les *mèches non amorcées.*

a) Les *mèches à combustion rapide* (mèches composées d'un boyau épais à âme de poudre noire de grande section ou à âme de filaments de fulmi-coton nitré).

b) Les *mèches détonantes instantanées* (tubes métalliques à parois minces de faible section à âme remplie d'ex-

plosifs qui ne soient pas plus dangereux que l'acide picrique pur, ou cordeaux tissés de faible section à âme remplie d'une matière explosible qui ne soit pas plus dangereuse que la poudre noire).

2° Les *amorces non détonantes* (amorces qui ne produisent d'effet brisant ni à l'aide de capsules explosibles ni par d'autres moyens).

a) Les *capsules pour armes à feu* (capsules métalliques); les *pastilles fulminantes pour munitions* (godets de carton) renfermant 40 milligrammes au plus de matière explosible et dont le rebord du carton en saillie doit être au moins deux fois plus haut que le diamètre de l'explosif encastré.

b) Les *douilles vides* avec capsules pour armes à feu.

c) Les *étoupilles, étoupilles à vis, amorces électriques sans leur détonateur, allumeurs de sûreté ou autres amorces analogues* contenant une faible charge de poudre noire, actionnés par friction, par percussion ou par l'électricité.

d) Les *fusées de projectiles sans amorces ou dispositifs provoquant un effet brisant, les amorces pour fusée de projectiles.*

3° Les *pétards pour signaux d'arrêt* sur les chemins de fer.

4° Les *cartouches pour armes à feu portatives.*

a) Les *cartouches terminées, dont les douilles sont entièrement en métal.* Les projectiles doivent être adaptés à la douille de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher ni permettre le tamisage de la charge de poudre.

b) Les *cartouches terminées, dont les douilles ne sont qu'en partie métalliques.* La charge entière de poudre doit être contenue dans le culot métallique de la cartouche et être enfermée par un bouchon ou une bourre. Le carton doit être assez résistant pour ne pas se briser en cours de route.

c) Les *cartouches en carton à inflammation centrale, terminées.* Le carton doit être assez résistant pour ne pas se briser en cours de route.

d) Les *cartouches Flobert à balles.*

e) Les *cartouches Flobert à petits plombs.*

f) Les *cartouches Flobert sans balles ni petits plombs.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

En ce qui concerne le 1°.

(1) Les *mèches non amorcées* doivent être emballées dans des récipients en bois (caisses ou tonneaux) solides, étanches, bien fermés, de manière qu'aucune déperdition ou tamisage ne puisse se produire; les caisses ou tonneaux ne doivent pas être garnis de cercles ou de bandes en fer. On peut employer, au lieu de récipients en bois, des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les récipients ne doivent pas être fermés au moyen de clous en fer.

(2) Le poids brut d'une expédition de mèches ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

(3) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Esplosif ».

En ce qui concerne le 2°.

(1) Les *amorces non dénonantes* doivent être emballées dans des récipients en bois (caisses) solides, étanches et bien fermés; sont en outre admissibles:

le fûts en bois, pour les amorces dénommées en *a;*

le sacs, pour les douilles vides dénommées en *b;*

les tonneaux en bois ou les tonneaux en carton résistants et imperméables, pour les amorces électriques sans leur détonateur dénommées en *c.*

(2) Il y a lieu d'observer ce qui suit avant de placer dans les récipients extérieurs les amorces énumérées en *a*:

1° Les capsules dont la matière explosible est *à découvert* doivent être solidement emballées, au nombre de 1000 au plus, les capsules dont la matière explosible est *couverte*, au nombre de 5000 au plus, dans des récipients en fer-blanc, des boîtes en carton rigides ou des caissettes en bois.

2° Les pastilles fulminantes pour munitions doivent être solidement emballées, au nombre de 1000 au plus, dans des boîtes en carton rigides. Les boîtes doivent avoir un couvercle à rebords et être bien ficelées. Chaque caisse doit contenir 10 boîtes au plus et être revêtue à l'intérieur soit d'une plaque de feutre d'un centimètre d'épaisseur, soit d'une garniture analogue.

(3) Les amorces énumérées en *c* et *d* doivent être emballées dans les récipients de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire.

(4) Chaque colis contenant des amorces dénommées en *a*, *c* et *d* ne doit pas peser plus de 60 kilogrammes.

(5) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Explosif ».

En ce qui concerne le 3°.

(1) Les *pétards* doivent être emballés dans des caisses formées de planches d'au moins 22 millimètres d'épaisseur, bien jointives, assujetties par des vis à bois, complètement étanches et entourées d'une seconde caisse étanche. Celle-ci ne doit pas avoir un volume supérieur à 60 décimètres cubes.

(2) Les *pétards* doivent être solidement assujettis dans des léchets de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou être bien rangés et isolés les uns des autres de telle manière qu'ils ne puissent entrer en contact les uns avec les autres ou avec les parois de la caisse.

(3) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Explosif ».

En ce qui concerne le 4°.

(1) Les *cartouches pour armes à feu* doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Les récipients doivent être serrés les uns à côté des autres par rangées superposées dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées. Les espaces vides doivent être remplis de carton, de papier, d'étoupe, de fibres de bois ou de copeaux de bois — le tout exempt d'humidité et de matière grasse — de manière à éviter tout ballottement.

(2) Le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

(3) Chaque colis doit porter l'inscription en caractères rouges bien apparents « Explosif ».

B.

Attestations. - Lettres de voiture.

(1) Pour les *mèches détonantes instantanées dénommées sous* 1°*b*, la lettre de voiture doit porter une attestation d'un expert-chimiste agréé par le Chemin de fer, certifiant que la nature de l'explosif est conforme aux conditions énoncées sous I *b*, 1° *b* de l'Annexe I à la Convention internationale. L'attestation de l'expert n'est pas nécessaire si une déclaration spéciale d'une autorité compétente est join-

te, aux mêmes fins, à la lettre de voiture, qui devra en faire mention.

(2) Pour les *amorces non détonantes dénommées sous* 2°, la lettre de voiture doit porter une attestation signée de l'expéditeur, qui doit être ainsi conçue:

« Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans cette lettre de voiture est conforme, en ce qui concerne la nature et l'emballage, aux dispositions édictées sous I *b* de l'Annexe I à la Convention internationale, pour les amorces non détonantes ».

(3) En ce qui concerne les *pétards*, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture que l'envoi est emballé conformément aux prescriptions édictées sous I b de Annexe I à la Convention internationale.

(4) En ce qui concerne les *cartouches pour armes à feu portatives dénommées sous* 4°, la lettre de voiture doit porter une attestation signée de l'expéditeur, qui doit être ainsi conçue:

« Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans cette lettre de voiture est conforme, en ce qui concerne la nature et l'emballage, aux dispositions édictées sous I b de l'Annexe I à la Convention internationale, à l'égard des cartouches pour armes à feu portatives ».

(5) Les prescriptions légales particulières aux Etats contractants sur le territoire desquels doit être acheminé le transport, déterminent les autres attestations qui pourraient encore être nécessaires.

C.

Matériel de transport.

Les *munitions de toute nature* doivent être transportées dans des wagons à marchandises couverts.

D.

Mode de transport.

Les *mèches* (1°) et les *pétards* (3°) sont exclus du transport en grande vitesse.

I-c. — Inflammateurs et pièces d'artifice.

Sont admis au transport:

1° Les *inflammateurs* et les *mèches*.

a) Les allumettes ordinaires et autres allumettes à friction.

b) Les baguettes pyrotechniques, telles que: allumettes feux de Bengale, bougies-pluie d'or, bougies-pluie de fleurs, cierges merveilleux, etc.

c) Les mèches de sûreté consistant en un boyau mince et étanche avec une âme de poudre noire de faible section (en ce qui concerne les autres mèches, voir I b 1°).

2° Les *articles pyrotechniques de salon, bandes de amorces:*

a) Les bonbons fulminants, cartes de fleurs, lamelles de papier-collodion et autres articles similaires renfermant des quantités très minimes de papier-collodion, ou de petits points d'argent fulminant.

b) Les pois fulminants, grenades fulminantes et articles similaires contenant du fulminate d'argent. Ils ne doivent pas contenir plus d'un gramme de fulminate d'argent pour 1000 pièces.

c) Les bombes confetti, cylindres Bosco, fruits pour cotillons et articles similaires, renfermant une faible charge de fulmi-coton pour collodion, destinée à chasser une bourre inoffensive, telle que balles d'ouate, confetti, etc.

d) Les amorces explosibles, les bandes d'amorces, les bandes d'amorces paraffinées, renfermant un explosif composé de chlorate de potasse ou de salpêtre, de petites quantités de phosphore, ainsi que de sulfure d'antimoine, de soufre, de sucre de lait, d'outre-mer, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7 grammes 5 décigrammes au maximum d'explosif pour 1000 amorces.

e) Les feux d'artifice dits espagnols, tels que pastilles tapageuses, baguettes pour charivari, grêlons.

Chaque objet ne doit pas peser plus de 2 grammes 5 décigrammes, ni renfermer, outre la gomme et la couleur, plus le 6 % de phosphore jaune, 23 % de phosphore amorphe et 21 % de chlorate de potasse.

3° Les *pièces d'artifice.*

a) Les pièces d'artifice artistique, telles que fusées chandelles romaines, fontaines, roues, soleils, etc.

b) Les petites pièces d'artifice et les feux d'artifice de salon, tels que crapauds, fire crackers, serpenteaux, pluies d'argent et d'or, et autres feux d'artifice similaires que l'on brûle dans la main.

c) Les feux de Bengale, torches de Bengale, signal blue lights, etc.

La composition des pièces d'artifice est soumise aux prescriptions suivantes:

(1) Les pièces d'artifice ne doivent pas pouvoir produire de forte explosion, ni contenir aucun mélange capable de s'enflammer aisément, soit spontanément, soit par friction, compression ou percussion.

Sont admis:

dans les mélanges de nitrates et pour les torches de Bengale au magnésium, une addition de 3 % au plus de poudre de magnésium;

dans les petites étoiles que renferment les pièces d'artifice, des mélanges de chlorates contenant jusqu'à 40 % de chlorate de potasse;

des tubes contenant du picrate de magnésie et des chlorates, et renfermés dans des douilles en papier. Mais ces tubes ne doivent pas pouvoir détoner par choc, percussion ou inflammation.

Ne sont pas admis les autres mélanges renfermant du phosphore jaune, de la poussière de zinc, de la poudre de magnésium ou des chlorates.

(2) Les pièces énumérées en *a* et *b* doivent se composer essentiellement de pulvérin, mélangé avec du charbon, de poussière métallique (poussières de fonte de fer, de fonte d'acier), de paillettes d'aluminium, d'oxyde de plomb et autres poussières minérales à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne peut contenir plus de 30 grammes de poudre noire grenée.

4°) Les *pièces d'artifice pour signaux*, telles que coups de canon, etc., se composant d'une douille de papier collée, entourée de ficelle, et contenant 75 grammes au plus de poudre grenée avec mèche, mais sans détonateur.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) L'emballage doit être fait dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées. Pour les *objets dénommés sous* 1° *a*, on peut aussi employer des récipients en fer-blanc solides. Pour les *objets dénommés sous* 2° *b*, à *e*, 3° et 4°, les caisses seront en planches rainées; leurs arêtes seront assemblées à dents ou au moyen de couvre-joints. Pour les *objets dénommés sous* 1° *c*, 2° *b* à *e*, 3° et 4°, les caisses seront

faites en planches de 18 millimètres au moins d'épaisseur; l'intérieur sera entièrement tapissé de bon papier résistant; le papier peut aussi être remplacé par une garniture intérieure en zinc mince.

(2) Les articles ci-dessous énumérés doivent, avant d'être rangés dans les récipients, être solidement emballés comme suit:

a) ceux des 1° *a*, 2° *a* et 2° *c*
dans du papier d'emballage fort ou dans des boîtes solides;

b) ceux du 1° *b*
dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier;

c) ceux du 2° *b*
dans des caissettes en bois ou dans de fortes boîtes en carton, entourées de papier, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 1000 pièces; elles doivent être immobilisées au moyen de sciure de bois;

d) ceux du 2° *d*

α) les amorces explosibles, dans de fortes boîtes en carton dont chacune ne doit pas renfermer plus de 100 amorces. Ces boîtes d'amorces seront réunies au nombre de 12 en un rouleau, et 12 rouleaux seront liés en un paquet solide, enveloppé de papier d'emballage;

β) les bandes d'amorces et les bandes d'amorces paraffinées, soit comme il est dit sous *a*, soit dans des cylindres en fer-blanc portant aux deux extrémités des convercles bien emboîtés. Chaque cylindre contiendra au plus 12 bandes enroulées, portant chacune 50 amorces. Ces boîtes seront réunies au nombre de 30 au plus en un paquet solide enveloppé de papier d'emballage;

e) ceux du 2° *e*
dans des caissettes en bois, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 144 pièces d'artifice bien emballées dans de la sciure de bois;

f) ceux du 3°
dans de fortes boîtes en carton ou dans des caissettes en bois; les objets dénommés sous *c* du 3° peuvent aussi être emballés dans des sacs en papier; les feux d'artifice artistiques de grandes dimensions doivent être emballés dans du papier si leur point de mise de feu n'est pas revêtu d'une coiffe en papier; dans les deux cas on doit empêcher le tamisage;

g) ceux du 4°
dans de fortes boîtes, dans lesquelles les pièces d'artifice pour signaux doivent être solidement assujetties, les différentes pièces étant séparées les unes des autres par une forte couche de sciure de bois ou de matière analogue.

(3) Les paquets ne doivent pas pouvoir se déplacer dans les récipients. Pour les *objets dénommés sous* 2° *b* à *e*, 3° et 4°, les vides de la caisse extérieure doivent être bien remplis avec des matières d'emballage appropriées et sèches (fibres de bois, papier, etc.). Le foin humide, l'étoupe ou d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée ne doivent pas être utilisés. Lorsqu'il s'agit de grands décors pour feux d'artifice (transparents), il suffit de les fixer solidement dans le récipient.

(4) Les récipients extérieurs doivent porter en caractères bien apparents et durables l'indication de leur contenu et, en outre, pour *ceux qui figurent sous* 2° *b* à *e*, 3° et 4°, l'adresse exacte de l'expéditeur.

(5) Le poids brut d'un colis renfermant des *objets dénommés aux* 2° *b* à *e*, 3° *et* 4°, ne doit pas excéder 60 kilogrammes, le poids total des matières inflammables 20 kilogrammes, et le poids de la poudre grenée qui entre dans la composition du feu d'artifice, 2 kilogrammes 500 grammes.

(6) Chaque colis doit porter en caractères rouges bien apparents l'inscription « Explosif ». Toutefois, cette prescription n'est pas applicable aux colis renfermant des allumettes.

B.

AUTRES DISPOSITIONS.

(1) Les *allumettes dénommés sous* 1° *a*, par quantitès ne dépassant pas 5 kilogrammes, emballées conformément aux dispositions du châpitre A, peuvent être réunies en un seul colis avec d'autres objets (à l'exception des matières dénommées sous I *a*, I *b* et I *c*, II et III de la présente Annexe).

(2) Les *mèches* (1° *c*) et les *amorces* (2° *d*) ne doivent pas être chargées dans un même wagon avec des explosifs ou avec des matières inflammables.

(3) Le transport doit être effectué dans des wagons couverts.

(4) En ce qui concerne les *articles dénommés sous* 2° *b* à *e*, 3° et 4°, l'expéditeur doit certifier dans les lettres de voiture que la nature de l'envoi et l'emballage répondent aux prescriptions enoncées au I *c* de l'Annexe I a la Convention internationale.

C.

MODE DE TRANSPORT.

Les *pièces d'artifice* (3°) et les *pièces d'artifice pour signaux* (4°) sont exclues du transport en grande vitesse.

I-D. — GAZ COMPRIMÉS, LIQUÉFIÉS ET DISSOUS SOUS PRESSION.

Sont admis au transport les gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression ci-après dénommés:

a) *Gaz comprimés*:

1° *L'acide carbonique;*

2° *Le gaz à l'eau, le gaz d'éclairage, le gaz mixte* (gaz d'huile ne contenant pas plus de 30 % d'acétylène):

3° *Le gaz d'huile* (gaz riche);

4° *L'oxygène, l'hydrogène, l'azote, le protocarbure d'hydrogène* (grisou, méthane), *l'air, les gaz rares* (argon, néon, hélium, xénon, crypton);

b) *Gaz liquéfiés*:

5° *L'acide carbonique, le gaz d'huile, le protoxyde d'azote, l'éthane*;

6° *L'ammoniaque, l'oxychlorure de carbone* (phosgène);

7° *Le chlore exempt d'humidité, l'acide sulfureux, le tétroxyde d'azote*;

8° *Le chlorure de méthyle, le chlorure d'éthyle, l'éther méthylique, le méthylamine, l'éthylamine*:

9° *L'air liquide, l'oxygène liquide*;

c) *Gaz dissous sous pression*:

10° *L'ammoniaque dissoute dans de l'eau*, en concentrations supérieures à 25% et ne dépassant pas 50%;

11° *L'acétylène dissous dans de l'acétone et absorbé par des matières poreuses.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

NATURE DES RÉCIPIENTS.

a) Dans la mesure où elles ne sont pas spécifiées dans la présente Annexe, les conditions de fabrication, de nature et de qualité de métal, auxquelles doivent satisfaire les ré-

cipients des gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression pour être admis au trafic international, sont celles qui sont exigées pour la circulation à l'intérieur de leur pays d'origine.

b) On emploiera pour l'*air liquide* et *l'oxygène liquide*:

α) Des bouteilles en verre à double paroi, dans lesquelles on a fait le vide.

Elles doivent être entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière à ne pouvoir se déplacer si la bouteille perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant fixement sur le sol. Ces corbeilles ou autres récipients doivent être placés dans des coffres métalliques ou dans des caisses en bois revêtus intérieurement de tôle, ouverts en haut ou simplement garantis à leur partie supérieure par un treillis en fil de fer, un couvercle perforé ou tout autre mode de protection analogue. Les coffres métalliques ou les caisses en bois doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de bris des bouteilles, le liquide ne puisse se repandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable; les matières telles que le feutre et la laine sont admises.

β) Récipients constitués d'autres matières.

Ils ne peuvent être employés qu'à la condition d'être protégés contre l'échauffement, de manière à ne pouvoir se couvrir de rosée ni de givre. Ils n'ont pas besoin d'être protégés par d'autres moyens. Les prescriptions édictées sous α) concernant la fermeture des bouteilles en verre sont applicables par analogie à ces récipients.

c) Pour les *solutions d'acétylène dans l'acétone*, les dimensions des récipients soudés ne doivent pas dépasser 21 cm. de diamètre et 2 m. de longueur.

Les récipients seront en acier très doux. Ils seront remplis d'une substance poreuse, également répartie, et telle qu'il ne puisse s'y produire aucune cavité sous l'influence d'une température de 50° centigrade ou des chocs pendant le transport. Cette masse ne devra avoir aucune action chimique, même lente sur le solvant, ni sur le métal constituant le récipient. Aucune pièce métallique en contact direct avec l'acétylène dissous ne pourra être établie en cuivre ou en alliage contenant plus de 30 % de cuivre. Dans les récipients, la quantité normale du solvant doit être telle que l'augmentation du volume qu'il subit en absorbant l'acétylène à la pression de charge puisse se faire librement, et que si la température atteint 50° centigrade, la tension ne dépasse pas les 2/3 de la pression d'épreuve.

B.

Epreuve officielle des récipients.

(1) Les récipients en fer ou acier doux ou en cuivre doivent, avant leur emploi, être soumis, de la part d'un expert autorisé par les autorités compétentes, à une épreuve de pression hydraulique. Les récipients destinés au transport des solutions d'acétylène doivent en outre, avant leur emploi, être examinés en ce qui concerne la nature de la matière poreuse et de la quantité du solvant admissible (voir *A, c*).

(2) La pression intérieure à faire supporter lors de l'épreuve de pression hydraulique doit emporter:

a) Pour les *gaz comprimés*, une fois et demie la pression de chargement, laquelle ne doit pas dépasser les limites autorisées en D (voir plus loin). La pression d'épreuve doit dépasser de 5 kilogrammes par centimètre carré au moins la pression de chargement;

b) Pour les *gaz liquéfies dénommés sous* 5°, 6°, 7°, et 8°:

Acide carbonique, le gaz d'huile et protoxyde d'azote	250 kg/cm²
Ethane	140 »
Tétroxyde d'azote	50 »
Ammoniaque	35 »
Chlore	30 »
Oxychlorure de carbone	30 »
Acide sulfureux	20 »
Chlorure de méthyle, méthylamine, éther méthylique, chlorure d'éthyle et éthylamine	10 »

c) Pour les *gaz dissous sous pression*:

Acétylène dissous dans l'acétone	60 »
Ammoniaque dissoute sous pression	12 »

(3) L'épreuve de pression doit être renouvelée:

a) tous les 2 ans pour les récipients destinés au transport du *chlore*, du *tétroxyde d'azote*, de *l'acide sulfureux* de *l'oxychlorure de carbone*, du *chlorure de méthyle* et du *chlorure d'éthyle*;

b) tous les 5 ans pour les récipients destinés au transport des *autres gaz comprimés ou liquéfiés*;

c) tous les 10 ans pour les récipients d'*acétylène dissous*.

Pour vérifier à nouveau les récipients d'acétylène dissous, on pourra remplacer l'épreuve hydraulique par une épreuve au moyen de l'azote, de l'air, etc., comprimés, en maintenant le récipient immergé dans l'eau pour en vérifier l'étanchéité absolue sous l'épreuve de pression;

d) tous les 5 ans pour les récipients d'*ammoniaque dissoute sous pression*.

(4) En procédant à l'épreuve de pression hydraulique, il faut faire en sorte que l'augmentation de pression se fasse sans à-coup. Les récipients doivent supporter la pression d'épreuve sans subir de déformation permanente ou des fissures. Afin de pouvoir s'assurer qu'à la pression d'épreuve il ne se présente pas des fissures ou des déformations permanentes, l'indication du manomètre de contrôle devra rester constante au moins pendant une minute.

C.

Equipement des récipients (soupapes, inscriptions).

(1) Les récipients servant au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (à l'exception de l'air liquide et de l'oxygène liquide) doivent être munis d'une soupape au moins pour le remplissage. S'il s'agit de *solutions d'acétylène* (11°), les parties de la soupape en contact avec le gaz ne doivent pas contenir de cuivre. Pour l'*oxychlorure de carbone*, le *gaz d'huile* et le *gaz mixte*, on peut employer au lieu de soupapes des bouchons métalliques vissés; ceux-ci doivent fermer assez bien pour que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

(2) Les récipients doivent porter en caractères bien apparents et durables les inscriptions suivantes:

a) pour *tous les gaz*:

α) le nom du gaz, la désignation du fabricant ou du propriétaire ainsi qu'un numéro d'ordre;

β) le poids du récipient vide, y compris les accessoires (soupape, chape de protection, bouchon métallique, etc.);

γ) la date de la dernière épreuve et le poinçon de l'expert qui a procédé à cette opération;

b) pour les *gaz comprimés*:

la valeur de la pression de chargement autorisée [voir *D* (1)];

c) pour les *gaz liquéfiés ou dissous sous pression*:

le maximum de charge admissible.

D.

Remplissage des récipients.

(1) La pression de chargement maximum admissible pour les récipients servant au transport des *gaz comprimés* comporte à une température de 15° centigrade:

pour l'acide carbonique sous forme de gaz	20	kg/cm
» le gaz mixte et le gaz à l'eau . . .	10	»
» le gaz d'huile	125	»
» l'oxygène, l'hydrogène, le gaz d'éclairage, l'azote, le protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), l'air comprimé et les gaz rares .	200	»

(2) La charge maximum admise pour les récipients servant au transport des *gaz liquéfiés dénommés sous* 5°, 6°, 7° et 8 comporte:

pour l'acide carbonique .	1 kg.	de liquide	pour	1.34 l	
» le gaz d'huile . . .	1 »	»	»	2.50 l	
» l'éthane	1 »	»	»	3.30 l	de capacité du récipient.
» le protoxyde d'azote	1 »	»	»	1.34 l	
» l'ammoniaque . .	1 »	»	»	2.00 l	
» le chlore et le tétroxyde d'azote . .	1 »	»	»	0.80 l	
» l'acide sulfureux . .	1 »	»	»	0.85 l	
» l'oxychlorure de carbone	1 »	»	»	0.80 l	
» le chlorure de méthyle	1 »	»	»	1.25 l	
» le chlorure d'éthyle	1 »	»	»	1.25 l	
» l'éther méthylique .	1 »	»	»	1.65 l	
» le méthylamine . .	1 »	»	»	1.70 l	
» l'éthylamine . . .	1 »	»	»	1.70 l	

E.

Autres prescriptions.

(1) Lorsque les récipients remplis de gaz *des catégories dénommées sous* 5°, 6° *et* 7° (à l'exception du *chlore* et du *tétroxyde d'azote* ou sous 8°) sont emballés dans des caisses, le transport peut être effectué avec d'autres objets.

(2) Les récipients remplis de *gaz comprimés* et de *gaz liquéfiés des catégories dénommées sous* 5°, 6°, 7° et 8°, non emballés dans des caisses, doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. Leurs soupapes porteront des chapes de protection en fer forgé, acier ou fonte malléable; les récipients en cuivre peuvent être pourvus de chapes en cuivre. Les soupapes placées dans l'intérieur du col des récipients et qui sont protégées par un bouchon métallique vissé et bien fixé n'ont pas besoin d'être pourvues de chapes.

(3) Les récipients remplis de *gaz comprimés* et de *gaz liquéfiés des catégories dénommées sous* 5°, 6°, 7° *et* 8° ainsi que les caisses renfermant ces récipients doivent porter d'une manière bien apparente et durable l'indication de leur contenu.

Les récipients en caisse doivent être disposés de telle sorte que les timbres d'épreuve puissent être facilement découverts.

Les caisses en bois et les coffres métalliques servant au transport de *l'air* et de *l'oxygène liquides* (9°) porteront les inscriptions bien apparentes « air (ou oxygène) liquide », « Haut », « Bas », « Très fragile ».

(4) Les colis ne doivent pas être projetés, ou soumis à des chocs, ni exposés aux rayons du soleil, ni à la chaleur du feu.

(5) Le transport doit être effectué:

a) *En wagons découverts*:

1° Pour les *gaz comprimés* si la remise au transport est effectuée dans des véhicules spécialement aménagés pour la circulation routière et s'ils sont complètement recouverts de bâches;

2° Pour les *matières dénommées sous* 8°; mais pendant les mois de mars à octobre inclusivement, les wagons doivent être complètement recouverts de bâches, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

b) *En wagons couverts*:

1° Pour les *gaz comprimés* (voir toutefois *a* 1° et *c* 1°);

2° Pour les *gaz liquéfiés dénommés sous* 5°, 6° *et* 7°, pendant les mois de mars à octobre inclusivement;

3° Pour *l'air liquide* et *l'oxygène liquide.*

c) *En wagons découverts ou couverts*:

1° Pour le *gaz d'huile*, le *gaz mixte* et le *gaz à l'eau;* mais pendant les mois de mars à octobre inclusivement, les wagons découverts doivent être complètement protégés par des bâches, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois;

2° Pour les *gaz liquéfiés dénommés sous* 5°, 6° *et* 7°, pendant les mois de novembre à février inclusivement.

(6) Les récipients remplis de *gaz comprimés et liquéfiés* doivent être chargés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber, ni se renverser. Ceux qui renferment de l'air liquide ou de l'oxygène liquide seront placés debout et protégés contre toute détérioration pouvant être produite par d'autres colis. Les récipients ne doivent pas non plus être chargés dans la proximité immédiate de matières facilement inflammables en petits morceaux au à l'état liquide.

(7) *a*) Sont applicables à l'admission des récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz comprimés ou liquéfiés ou dissous sous pression* en ce qui concerne la nature de leur matériel, l'épreuve officielle, l'équipement et le remplissage, les presciptions sous *A*, *B*, *C* et *D* et celles figurant sous *E*, alinéa (2) pour les soupapes, ainsi que sous *H*. Les récipients doivent être solidement et bien encastrés dans les wagons et ne pouvoir en être enlevés.

b) Les wagons-réservoirs destinés au transport des gaz liquéfiés et dont le diamètre est constant doivent être munis à l'intérieur de cloisons convenablement perforées ou de dispositifs analogues qui ralentissent le mouvement du liquide en cas de brusques changements de vitesse du véhicule.

c) Les wagons-réservoirs destinés au transport des gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6°, et 7° doivent porter une enveloppe en bois.

d) Les wagons-réservoirs destinés au transport de l'acide carbonique liquide, de l'oxygène comprimé et de l'hydrogène comprimé peuvent renfermer des récipients de plus de 2 m. de longueur et 21 cm. de diamètre. Ces récipients ne doivent pas être pourvus chacun d'une soupape pour le remplissage et la vidange. Il suffit que tous les récipients soient, aux deux extrémités du wagon, raccordés à un tuyau-collecteur portant une soupape d'arrêt placée à l'intérieur de la caisse du wagon. Ces soupapes n'ont pas besoin d'être munies de chapes de protection.

F.

EXCEPTION AUX PRESCRIPTIONS ÉDICTÉES SOUS *A* À *E*.

(1) Les *gaz liquéfiés dénommés sous* 5°, 6°, et 7° peuvent également être transportés en *petites quantités* dans de forts tubes en verre hermétiquement fermés: savoir *l'acide carbonique* et le *protoxyde d'azote* jusqu'à 3 grammes, *l'ammoniaque,* le *chlore* et le *tétroxyde d'azote* jusqu'à 20 grammes, *l'acide sulfureux anhydre* et *l'oxychlorure de carbone* (phosgène) jusqu'à 100 grammes, aux conditions ci-après: Les tubes en verre ne doivent être remplis qu'a moitié pour *l'acide carbonique* et le *protoxyde d'azote,* qu'aux deux tiers pour *l'ammoniaque,* le *chlore* et le *tétroxyde d'azote,* et qu'aux trois quarts pour *l'acide sulfureux* et *l'oxychlorure de carbone* (phosgène). Chaque tube en verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc soudée, remplie de terre d'infusoires et emballée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant du chlore ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant de *l'ammoniaque* ou de *l'acide sulfureux*. Il est également permis d'emballer d'autres objets dans la caisse contenant des capsules en fer-blanc remplis de *gaz liquéfiés* autres que le *chlore*.

(2) Les *matières dénommées sous* 8°, en quantités jusqu'à 100 grammes dans des tubes en verre, dont le poids total ne doit pas dépasser 5 kilogrammes, peuvent être bien calées seules ou avec d'autres objets dans de fortes caisses, à la condition que les tubes en verre soient fortement assujettis dans ces dernières. Les caisses doivent porter, imprimée sur fond rouge, l'inscription « Inflammable ». Les caisses ne renfermant pas plus de 100 grammes de ces matières peuvent être transportées en wagons couverts.

(3) Les *capsules métalliques d'acide carbonique* (sodor, sparklets) renfermant 25 grammes au plus *d'acide carbonique liquide* et au maximum 1 gramme de liquide pour 1 centimètre cube 340 millimètres cubes de capacité sont acceptées au transport sans restriction si l'acide corbonique est pur de tout résidu d'air.

(4) *L'oxygène comprimé* jusqu'à 0,3 kilogramme par centimètre carré renfermé dans de petits sacs en caoutchouc, tissus imprégnés ou matières analogues est admis sans condition au transport.

G.

MODE DE TRANSPORT.

Les *gaz liquéfiés dénommés sous* 8° de la nomenclature ne sont acceptés au transport en grande vitesse qu'en petites quantités de 100 grammes au maximum, à condition d'être emballés conformément aux prescriptions du chapitre *F*, alinéa (2).

H.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Peuvent continuer à être admis au transport, à titre transitoire, les récipients pour gaz comprimés, liquéfiés et dissous sous pression qui ont été mis en service sous l'empire de l'Annexe 1 à la précédente Convention internationale.

Pour les délais de renouvellement des épreuves périodiques, ils sont assujettis aux conditions fixées en *B*.

I-E. — MATIÈRES QUI, AU CONTACT DE L'EAU, DÉGAGENT DES GAZ INFLAMMABLES OU FACILITANT LA COMBUSTION.

Sont admis au transport:

1° Les *métaux alcalins* et *alcalins- terreux*, tels que le sodium, potassium, calcium, etc., ainsi que les *combinaisons entre ces métaux.*

2° Le *carbure de calcium*, la *cyanamide de calcium,* dont le contenu en carbure de calcium dépasse 0,2 %, *l'hydrure de calcium.*

3° Le *peroxyde de sodium* et le peroxide de sodium sous forme de mélanges qui ne soient pas plus dangereux que le peroxyde de sodium.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) L'emballage doit être fait dans des récipients en fer (ou en fer-blanc) solides, étanches, bien fermés. Les *matières dénommées sous* 1° peuvent aussi être transportées jusqu'à concurrence de 5 kilogrammes dans des bouteilles en verre, résistantes, munies d'une fermeture solide et étanche. Les récipients doivent être complétement secs ou, pour les *matières dénommées* sous 1° et 2°, remplis avec du pétrole.

(2) Les récipients renfermant des *matières dénommées sous* 1° *et* 3° doivent être placés dans des enveloppes de protection, savoir:

a) les récipients en fer ou en fer-blanc renfermant des *matières dénommées sous* 1° dans des caisses en bois ou dans des paniers métalliques de protection;

b) les bouteilles en verre renfermant des *matières dénommées sous* 1° ou les récipients renfermant des *matières dénommées sous* 3° dans des caisses en bois, rêvetues intérieurement d'une enveloppe de tôle rendue étanche pour empêcher l'entrée de l'eau. Les bouteilles en verre emballées dans des caisses doivent être placées solidement dans de la terre d'infusoires sèche ou dans d'autres matières analogues incombustibles. Les bouteilles en verre ne renfermant pas plus de 250 grammes peuvent être emballées dans des boîtes en fer-blanc munies d'une fermeture solide et étanche, au lieu de l'être dans des caisses en bois.

(3) Les colis doivent porter en caractères bien apparents et durables l'indication de leur contenu, ainsi que l'inscription « Craint l'humidité ».

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

(1) Toute quantité jusqu'à 5 kilogrammes, emballée conformément aux prescriptions édictées en *A*, peut être réunie avec d'autres objets.

(2) Les colis doivent être manipulés avec des précautions toutes spéciales. Ils ne doivent pas être projectés et ils seront arrimés assez solidement dans les wagons pour être protégés contre les frottements, cahots, heurts, renversement ou chute des couches supérieures.

(3) Le transport doit être effectué en wagons couverts. Toutefois, le carbure de calcium et la cyanamide de calcium (2°) peuvent être transportés en wagons découverts bâchés.

(4) Les récipients vides qui contenaient des *matières dénommées sous* 2° doivent être exempts de restes de ces matières. Mention devra être faite dans la lettre de voiture de ce qu'ils contenaient précédemment.

CLASSE II.

MATIERES SUJETTES A L'INFLAMMATION SPONTANEE.

Sont admis au transport:

1° Le *phosphore ordinaire* (blanc et jaune).

2° Le *phosphore amorphe* (rouge), le *sesquisulfure de phosphore*, les *combinaisons de phosphore avec des terres alcalines,* par exemple le *phosphure de calcium,* le *phosphure de strontium;* puis le *phosphure de fer* et les *combinaisons*

analogues, sujettes à l'inflammation spontanée, de *phosphore avec des métaux.*

3° Les *mélanges de phosphore amorphe avec de résines ou des graisses,* dont le point de fusion est supérieur à 35° centigrade, les *solutions de phosphore ordinaire dans le sulfure de carbone.*

4° Le *zinc-éthyle,* le *zinc-méthyle,* ainsi que la dissolution de ces produits dans l'éther.

5° La *suie fraîchement calcinée.*

6° Le *charbon de bois fraîchement éteint, en poudre, en grains ou en morceaux.*

7° La *soie fortemente chargée* (cordonnet, soie souple, bourre de soie et soie chappe) *en écheveaux.*

8° *a*) Les matières suivantes imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile: *laine, poils, laine artificielle, coton, soie, lin, chanvre, jute — à l'état brut,* sous forme de *déchets* provenant de la *filature* ou du *tissage,* à l'état de *chiffons* ou *d'étoupes.*

b) Les *produits fabriqués avec les matières ci-dessus, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile,* par exemple bâches, cordages, courroies de transmission de coton ou de chanvre, lisses de tisserand et de harnais, fils et fils retors, articles en filet (filets de pêcheurs graissés, etc.).

9° Les *mélanges de matières combustibles grenées ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de l'huile de résine et autres matières analogues, si ces derniers composants peuvent encore être sujets à s'oxyder par eux-mêmes* (par exemple la *masse dite bourre de liège*).

10° La *limaille de fer ou d'acier grasse* (provenant des tours ou machines à forer, etc.).

11° Le *papier graissé, imprégné de vernis ou d'huile* et les *fuseaux faits de ce papier.*

12° Les *métaux pyrophoriques.*

13° Le *zinc en poudre.*

14° Les *sacs à levure ayant servi, non nettoyés.*

15° La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage.*

16° Les *fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) Les *matières dénommées sous* 1° et 2° doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc solides, étanches et bien soudés, chacun d'eux étant assujetti solidement dans une forte caisse en bois bien fermée. Pour les *matières dénommées sous* 2°, par quantités de 2 kilogrammes au maximum, les récipients en fer-blanc peuvent être remplacés par des bouteilles en verre ou cruches qui doivent également être emballées chacune dans une forte caisse en bois bien fermée. Le *phosphore ordinaire* doit être plongé dans l'eau. Les caisses porteront en caractères bien apparents et durables la mention de leur contenu; pour le phosphore ordinaire, on djoutera l'inscription « Haut ».

(2) Les *matières dénommées sous* 3° doivent être emballées soit dans des caisses ne permettant aucune fuite, ou être fondues dans des projectiles non chargés.

(3) Le *zinc-éthyle,* le *zinc-méthyle* (4°) ainsi que les dissolutions de ces produits dans l'éther doivent être emballés dans des récipients épais, solides, en terre (grès, etc.) ou en verre, scellés à la lampe ou pourvus d'une fermeture hermétique offrant une sécurité équivalente.

Les vases en verre ou en grès doivent être emballés, soit isolément, soit à plusieurs, dans des récipients en tôle solides, remplis de cendre ou de terre d'infusoires sèche, qui seront soudés hermétiquement.

Chaque colis doit porter, imprimée sur fond rouge en caractères bien apparents, la mention « Inflammable ». Les enveloppes renfermant des bonbonnes en verre doivent en outre être munies de l'inscription bien apparente « A porter avec précaution ». Ils ne doivent pas être transportés sur des diables, ni portés sur les épaules ou sur le dos.

(4) Les *matières dénommées sous* 5° et 6° doivent être emballées dans des récipients étanches et fermant bien. Les tonneaux en bois porteront à l'intérieur un revêtement imperméable; ils seront placés dans d'autres récipients solides (paniers, cuveaux, caisses).

(5) Les *matières dénommées sous* 7° doivent être emballées dans de fortes caisses. Quand ces caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur, les couches de soie seront séparées entre elles par des espaces vides suffisants, au moyen de grilles en bois; des trous pratiqués dans les parois, s'ouvrant sur ces espaces vides, permettront la circulation de l'air. Des baguettes seront clouées extérieurement pour empêcher que les trous de caisses puissent être couverts.

(6) Parmi les *matières dénommées sous* 8° *a, la laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) *non séchées* doivent être fortement pressées et emballées dans récipients solides, étanches et bien fermés.

(7) Les *matières dénommées sous* 9° doivent être emballées, lorsqu'elles sont *pressées dans des moules,* dans des récipients en fer-blanc solides, étanches ou dans de fortes caisses en bois portant à l'intérieur un revêtement de fer-blanc étanche; lorsqu'elles ne sont *pas pressées dans des moules,* dans des récipients forts, étanches et bien fermés.

(8) Les *matières dénommées sous* 10° doivent être emballées dans des récipients en métal solides, étanches et bien fermés. L'emballage n'est pas nécessaire si le transport est effectué dans des wagons en fer munis de couvercles, ou dans des wagons en fer, découverts, bâchés.

(9) Les *matières dénommées sous* 12° doivent être fondues dans des tubes en verre, emballés dans des boîtes en fer-blanc soudées, remplies de terre d'infusoires ou d'autres terres sèches analogues, appropriées.

(10) *Le zinc en poudre* doit être emballé dans des récipients métalliques solides et hermétiquement fermés.

(11) Les *sacs à levure ayant servi, non nettoyés* (14°) doivent être emballés dans des récipients bien fermés.

(12) La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage* n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses en tôle. Si les dits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

(13) Les *fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle* doivent être contenus dans des récipients métalliques ou dans des tonneaux en bois hermétiquement fermés, et contenant un excès d'eau facile à vérifier par l'agitation du récipient. Dans le cas ou les fils sont emballés dans des récipients métalliques on peut se contenter d'entourer chaque bobine d'une toile mouillée et la lettre de voiture doit attester que cette condition est remplie.

B.

Autres prescriptions.

(1) Les matières ci-dessous énumérées peuvent être emballées avec d'autres objets dans une caisse en bois solide, étan-

che et bien fermée, moyennant observation des prescriptions concernant le récipients édictées en *A*:

a) le *phosphore ordinaire* (1°) par quantités ne dépassant pas 250 grammes; ces petites quantités peuvent aussi être renfermées sous l'eau dans des vases en verre solides, fermés hermétiquement, qui doivent être solidement maintenus dans des récipients en fer-blanc, avec des matières d'emballage appropriées; les récipients renfermant du phosphore doivent être solidement assujettis dans la seconde enveloppe de bois;

b) les *matières dénommées sous* 2° par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes;

c) le *zinc-éthyle* et le *zinc-méthyle* (4°) par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes, à la condition que les vases soient solidement emballés dans les récipients; il est cependant interdit de les emballer avec d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée, ainsi qu'avec des matières explosibles (I.A), des munitions (I.B), des inflammateurs et pièces d'artifice (I.C) et avec les matières inflammables dénommées à la classe III A et B.

d) les *matières dénommées sous* 11° *et* 12°, sans aucune restriction.

(2) Si les lettres de voiture contiennent une déclaration portant que:

a) la *suie* (5°) et le *charbon de bois en poudre, en grains ou en morceaux* (6°) ne sont pas fraîchement éteints (c'est-à-dire qu'ils sont refroidis depuis 48 heures au moins),

b) la *soie en écheveaux* (7°) n'est pas fortement chargée,

c) les *matières dénommées sous* 8° *et* 10° ne sont pas imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile,

d) les *sacs à levure ayant servi* (14°) sont nettoyés,

e) la *matière ayant servi à épurer le gaz* est complètement oxydée,

ces matières sont transportées sans conditions.

(3) Les *matières dénommées sous* 8° — *à l'exception* de la *laine ayant servi au nettoyage* et des *étoupes* (torchons à nettoyer) emballées aux conditions édictées au chapitre *A*, alinéa (6) — doivent être à l'état sec.

(4) Les *fuseaux de papier dénommés sous* 11° ne peuvent être transportés que si la lettre de voiture contient une déclaration certifiant qu'ils ont été chauffés aprés avoir été imbibés de graisse ou d'huile et ensuite refroidis complètement dans l'eau.

(5) Doivent être employés pour le transport:

a) du *zinc-éthyle* et du *zinc-methyle* (4), des wagons découverts; de petites quantités jusqu'à 10 kilogrammes peuvent aussi être chargées isolément ou (en quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes) avec d'autres objets, dans des wagons couverts, aux conditions édictées à l'alinéa (1) *c;*

b) des *matières dénommées sous* 7°, 8° *et* 11°, des wagons couverts ou des wagons découverts bâchés.

La *laine pour nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) emballées aux conditions édictées au chapitre A, alinéa (6), peuvent aussi être transportées en wagons découverts;

c) les *fils de nitrocellulose servant à la fabrication de la soie artificielle* doivent être chargés dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

(6) Doivent en outre être observées pour le *zinc-éthyle* et le *zinc-méthyle* les prescriptions édictées sous III *a* B, alinea (4).

C.

MODE DE TRANSPORT.

Le *zinc-éthyle* et le *zinc-méthyle* ne sont admis au transport en grande vitesse qu'en petites quantités jusqu'à 10 kilogrammes s'ils sont expédiés isolément ou en quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes s'ils sont expédiés avec d'autres objets.

CLASSE III.

MATIÈRES INFLAMMABLES.

III *a* LIQUIDES COMBUSTIBLES.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° Les *hydrocarbures,* savoir:

a) Le *pétrole à l'état brut* (huile minérale) et le *pétrole rectifié,* les *huiles préparées avec le goudron de lignite,* les *huiles de tourbe et de schiste,* l'*asphalte-naphte* et les *produits de leur distillation,* les *hydrocarbures d'autres provenances* (par exemple les résidus de la compression du gaz riche), si ces liquides ne s'enflamment pas à une température de moins de 21° C de l'appareil Abel-Pensky, ni au-dessus de 100° C de l'appareil Pensky-Martens, et cela à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer.

b) Le *pétrole à l'état brut* (huile minérale) et le *pétrole rectifié,* le *pétrole-naphte,* les *huiles préparées avec le goudron de lignite,* les *huiles de tourbe et de schiste,* l'*asphalte-naphte* et les *produits de leur distillation* (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage, etc.), les *hydrocarbures d'autres provenances* (par exemple les résidus de la compression du gaz riche), lorsque ces matières émettent des vapeurs inflammables à une température de moins de 21° C de l'appareil Abél-Pensky, à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer, et si elles ont, à la temperature de 15° centigrade, un poids spécifique de plus de $0_{,680}$.

Les *huiles préparées avec le goudron de houille* qui, à une température de 15° centigrade, ont un poids spécifique de moins de $0_{,950}$ (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.).

c) L'*essence de pétrole* (gazoline, néoline, etc.) et les *autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite,* lorsque ces matières ont un poids spécifique de $0_{,680}$ au plus à une température de 15° centigrade.

2° Les *liquides formés d'une part d'un mélange de pétrole-naphte ou d'autres liquides analogues facilement inflammables, d'autre part avec des résines, du caoutchouc, de la guttapercha, du savon, de l'asphalte, du goudron ou d'autres matières analogues.*

3° L'*éther éthylique* (éther sulfurique) *pur ou mélangé avec d'autres liquides* (par exemple les gouttes de Hoffmann), *les solutions de nitrocellulose dans l'éther éthylique* (collodion), *dans l'alcool amylique, dans l'alcool éthylique, dans l'alcool méthylique, dans l'éther acétique, dans l'acétate d'amyle, dans l'acétone, dans le nitrobenzol, dans le nitrotoluol ou dans des mélanges de ces liquides* (par exemple la laque zapon), les *solutions de* 1 % *au plus de nitroglycérine dans l'alcool.*

4° Les *solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique.*

5° L'*alcool méthylique* (esprit de bois), *brut ou rectifié,* l'*acétone,* le *paraldéhyde,* l'*aldéhyde acétique* (seulement en solution alcoolique).

Les *essences de toute nature,* par exemple l'*acetate d'amyle* (voir toutefois pour l'essence de pétrole au 1° *c*), les *éthers liquides de toute nature* sauf *l'éther éthylique* (voir pour ce dernier au 3°).

6° La *substance employée généralement pour dénaturer l'alcool* (combinaison d'esprit de bois et de pyridine).

7° Les *mélanges d'esprit de bois et de benzol* (avec ou sans cire fossile, par exemple le pansol).

8° Le *sulfure de carbone.*

9° Les *huiles grasses,* les *vernis,* les *couleurs préparées avec du vernis,* l'*huile de térébenthine* (essence de pin) et *autres huiles éthérées,* l'*alcool absolu,* l'*esprit de vin* (spiritus), ainsi que les liquides préparés avec ces matières (vernis à l'alcool, vernis à l'huile, siccatifs, savons à l'état liquide, etc.) par quantités supérieures à 40 kilogrammes.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) L'emballage doit être fait dans des vases en verre, en terre (grès, etc.) ou en métal, solides, étanches et bien fermés. Les *solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique* ne peuvent pas être expédiées dans des vases en métal.

Il est permis également d'employer pour les *liquides dénommés sous* 1° *a et b*, 2°, 4°, 5°, 6°, 7° *et* 9° des récipients en bois (tonneaux) solides, étanches et bien fermés.

(2) Les vases en verre ou en grès renfermant les *liquides énumérés sous* 1° *à* 9°, ainsi que les vases en fer-blanc servant au transport des *liquides dénommés sous* 3° *et* 8°, doivent être solidement emballés, soit isolément, soit à plusieurs, dans une seconde enveloppe (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solide. Ces enveloppes (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes poignées. Les paniers, cuveaux et caisses découverts doivent porter un couvercle et si celui-ci consiste en paille, jonc, roseau ou autres matières analogues facilement inflammables, il doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé avec du verre soluble.

(3) Chaque colis renfermant des *liquides dénommés sous* 1° *b et c*, 3°, 4° *et* 8° doit porter, imprimée sur fond rouge, en caractères bien apparents la mention « Inflammable ». Les paniers et cuveaux renfermant des vases en verre doivent en outre être munis de l'inscription bien apparente « A porter avec précaution ». Ils ne doivent pas être transportés sur des diables, ni portés sur les épaules ou sur le dos.

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

(1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets, dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées, moyennant observation des prescriptions, concernant les récipients, édictées au chapitre *A* :

a) les *liquides dénommés sous* 9°, sans restriction ;

b) les *liquides dénommés sous* 1° *à* 7°, en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes ;

c) le *sulfure de carbone* (8°), en quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes.

Les *vases contenant des liquides dénommés sous* 1° *à* 8° doivent être soigneusement calés dans les caisses.

(2) Pour les *hydrocarbures dénommés sous* 1° *a et b,* la lettre de voiture doit mentionner que toutes les conditions relatives à leur point d'inflammation er à leur poids spécifique sont remplies. A défaut de cette mention, ces matières seront traitées comme de l'essence de pétrole (1° *c*).

(3) Doivent être employés, pour le transport, des wagons découverts : pour les *liquides dénommés sous* 1° *à* 8° ; les petites quantités, jusqu'à 10 kilogrammes, des *matières dénommés sous* 1° *à* 7°, et le *sulfure de carbone* (8°), jusqu'à 2 kilogrammes, peuvent être chargés aussi dans des wagons couverts, soit isolément, soit avec d'autres objets, conformément aux dispositions de l'alinéa (1) *b* et *c*.

(4) Il y a lieu d'observer en outre ce qui suit pour les *liquides dénommés sous* 1° *à* 8° :

a) avant de commencer le chargement, des étiquettes rouges, portant lisiblement les mentions «Inflammable » et « A manœuvrer avec précaution » seront apposées sur les deux côtés des wagons (voir à la fin de l'Annexe le modèle de ces étiquettes) ;

b) les colis doivent être solidement arrimés dans les wagons. Les paniers et cuveaux découverts seront attachés aux parois ; ils ne devront pas être superposés ;

c) les vases qui se détérioreraient pendant le transport seront immédiatement déchargés et s'il n'est pas possible de les réparer à bref délais, ils pourront être vendus avec le contenu qui y sera resté, sans autre formalité, pour le compte de l'expéditeur ;

d) les vases de fer-blanc vides, bien fermés, qui contenaient ces matières doivent être transportés en wagons couverts, les autres récipients dans des wagons découverts ; mention devra être faite dans la lettre de voiture de l'usage auquel avaient servi ces récipients.

(5) Sont applicables aux liquides transportés en wagons-réservoirs les prescriptions indiquées plus haut en A, alinéa (1) et en B, alinéa (2) et (4) *a*.

C.

MODE DE TRANSPORT.

Sont exclus du transport en grande vitesse :

a) les *matières énumérées de* 1° à 7°, par quantités supérieures à 10 kilogrammes ;

b) le *sulfure de carbone* (8°) par quantités supérieures à 2 kilogrammes ;

c) les récipients vides ayant contenu des *matières énumérées de* 1° à 8°, à l'exception des récipients de tôle bien fermés.

III*b*. MATIÈRES SOLIDES INFLAMMABLES.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions :

1° Les *matières auxquelles le feu peut facilement être communiqué* par les étincelles de la locomotive, telle que le *foin*, le *charbon de bois en morceaux*, la *sciure de bois*, les *copeaux de bois*, la *pâte de bois*, les *rognures de papier*, le *jonc* (à l'exclusion du jonc de Espagne), les *matières textiles végétales et leur déchets*, la *paille* (y compris celle de maïs, de riz et de lin), la *tourbe* (à l'exclusion de la tourbe mécanique ou comprimée), ainsi que les *marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole*, de *résine* et d'autres substances semblables avec des corps poreux inflammables, enfin le *soufre*.

2° La *celloïdine*, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en fulmi-coton pour collodion.

3° *Le celluloïd en plaques, feuilles, tiges, objets manufacturés ou en déchets.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

EMBALLAGE.

(1) Les *matières denommées sous* 1° doivent, si elles ne sont pas emballées, être transportées en wagons couverts ou en wagons découverts bâchés. Le chemin de fer peut exiger que l'expéditeur fournisse les bâches.

(2) Les *lames de celloïdine* doivent être emballées de façon à empêcher complètement leur dessiccation.

(3) Les *matières dénommées au* 3° (*celluloïd*) doivent être emballées soit dans des caisses à parois jointives soit en ballots constitués par un emballage de papier fort comprimé entre deux plateaux en bois à claire-voie.

B.

MODE DE TRANSPORT.

Les *matières denommées sous* 1° ne sont pas acceptées en grande vitesse par expéditions partielles.

CLASSE IV.
MATIÈRES VENENEUSES.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° Les *substances arsenicales non liquides,* notamment l'*acide arsénieux* (fumée arsenicale), l'*arsenic jaune* (sulfure d'arsenic, orpiment), l'*arsenic rouge* (réalgar), l'*arsenic natif* (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches), etc.

2° Le *ferrosilicium* et le *mangano-silicium* obtenus par voie électrique.

3° Les *cyanure de potassium* et le *cyanure de sodium à l'état solide.*

4° Les *substances arsenicales liquides,* particulièrement l'*acide arsénique.*

5° Les *solutions de cyanure de potassium* et de *cyanure de sodium.*

6° Les *produits métalliques vénéneux*:

a) le *sublimé,* le *cinabre* (vermillon);

les *couleurs à base de cuivre,* particulièrement le *vert-de-gris,* les *pigments de cuivre vert et bleus;* l'*acétate de plomb;*

b) les *autres préparations de plomb,* particulièrement la *litharge* (massicot), le *minium,* la *céruse* et *autres couleurs à base de plomb;* les *résidus plombeux.*

7° Le *sulfate de cuivre* et les *mélanges de sulfate de cuivre avec la chaux,* la *soude* et autres substances analogues (poudre pour boullie bordelaise, etc.), l'*acide oxalique* et l'*oxalate de potassium à l'état solide.*

8° Les *chlorates.* Le *bioxyde de baryum, azoture de sodium.*

9° L'*aniline* (*huile d'aniline*).

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) Le récipients utilisés pour l'emballange doivent être solides, étanches et fermés de manière qu'il ne puisse se produire ni fuite ni tamisage.

(2) Les *matières dénommées sous* 1° et 3° doivent être emballées comme suit:

a) dans de forts tonneaux en fer, à couvercle vissé et munis de cercles de roulement, ou

b) dans des tonneaux doubles, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles, ou dans des caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes, les récipients intérieurs étant revêtus d'un tissu serré. Les récipients intérieurs en bois peuvent aussi être remplacés par des récipients en fer-blanc soudés ou des vases en verre ou en grès. Les vases en verre ou en grès doivent être emballés solidement dans les autres récipients, garnis de matières d'emballage appropriées. Dans ces conditions, plusieurs vases peuvent être réunis en un colis.

c) Les *matières dénommées sous* 1° peuvent aussi être emballées dans des sacs de toile goudronnée, renfermés dans des tonneaux simples de bois fort et sec.

(3) Le *ferrosilicium* et le *mangano-silicium* (2°) doivent être emballés dans de forts récipients en bois ou en métal, imperméables à l'eau.

(4) Les *matières dénommées sous* 4° doivent être emballées comme suit:

a) dans des récipients en métal, en bois ou en caoutchouc munis de bonnes fermetures, ou

b) dans des vases en verre ou en grès soigneusement calés dans d'autres récipients (bannettes ou paniers en métal, cuveaux ou caisses) solides, avec des matières d'emballage appropriées; ces enveloppes (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes poignées.

(5) Les *matières dénommées sous* 5° doivent être emballées dans des vases en fer bien clos et soigneusement calés dans des récipients en bois ou en métal solides garnis de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes.

(6) Les *matières dénommées sous* 6° doivent être emballées comme suit:

a) dans des tonneaux en fer ou des tonneaux étanches faits de bois sec et fort, consolidés au moyen de cercles ou dans des caisses consolidées au moyen de bandes, ou

b) dans des boîtes en fer (dites Hobbocks), ou

c) dans des vases en verre ou en grès ou — pour des quantités n'excédant pas 10 kilogrammes — dans des enveloppes doubles de fort papier (bourses); les récipients et les bourses doivent être soigneusement calés dans des récipients en bois solides, étanches, bien fermés et remplis de matières d'emballage appropriées;

d) il est permis aussi d'emballer les *couleurs à base de plomb* de toute espèce dans des récipients en fer-blanc ou en tôle de fer;

e) il est permis de même de transporter les *composés quelconques du plomb et du cuivre en solutions aqueuses,* dans des réservoirs étanches, construits en matériaux que ces mélanges ne peuvent attaquer.

(7) Les *matières dénommées sous* 7° doivent être emballées dans des récipients en bois (tonneaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés ou dans des sacs solides, étanches et bien fermés.

(8) Les *matières dénommées sous* 8°, à l'exception de l'*azoture de sodium,* doivent être emballées dans des récipients en bois ou en tôle ondulée forts, étanches et bien fermés. Lorsqu'on emploie des récipients en bois (tonneaux ou caisses), ceux-ci doivent être revêtus intérieurement d'une garniture ininterrompue de papier souple destiné à empêcher efficacement le tamisage. Les récipients en tôle ondulée, qui doivent avoir une épaisseur d'au moins $0,_{6}$ millimètre, seront entourés d'au moins deux douves en bois, maintenues par 6 cercles d'osier au moins.

L'*azoture de sodium* doit être emballé dans des récipients en fer (ou en fer-blanc) solides, étanches et bien fermés.

(9) Les colis renfermant des *matières dénommées sou* 1° à 8° doivent porter en caractères bien apparents et durables l'indication de leur contenu. Les désignations génériques telles que substances arsenicales, préparations de plomb, couleurs vénéneuses sont admises. En outre, les *matières dénommées sous* 1°, 3°, 4°, 5° et 6° *a* doivent porter l'indication de « Poison » et s'il s'agit de *ferrosilicium* ou de *mangano-silicium* (2°) la mention « Craint l'humidité. Ne pas renverser ».

Les récipients contenant des *matières dénommées sous* 8° doivent porter une inscription bien apparente et durable: « Danger d'incendie ». Ceux contenant de l'*azoture de sodium* recevront en outre la mention: « Craint l'humidité ».

(10) L'*aniline* (*huile d'aniline*) doit être contenue dans des estagnons en fer ou dans des barils en bois (par exemple des fûts à pétrole) trés résistants et parfaitement étanches.

B.

Autres prescriptions.

(1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets dans des récipients en bois solides, étanches et bien fermés, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients édictées au chapitre A:

a) les *matières dénommées sous* 4° par quantités ne dépassant pas 1 kilogramme; elles doivent être renfermées dans des vases en verre solidement calés avec de la terre d'infusoires sèche dans un récipient en fer-blanc étanche;

b) les *matières dénommées sous* 1°, 3° et 8°, par quantités ne dépassant pas 5 kilogrammes; il est cependant interdit d'emballer du cyanure de potassium, du cyanure de sodium et des chlorates, du bioxyde de baryum et de l'azoture de sodium avec des acides ou des sels acides;

c) les *matières dénommées sous* 6° *a*, par quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes;

d) les *matières dénommées sous* 2°, 6° *b* et 7°, sans limite de poids.

Lorsque le récipient renferme des *matières dénommées sous* 1°, 3°, 4°, 5°, ou 6° *a* il doit porter l'indication: « Poison ».

(2) Il est interdit de charger les *matières dénommées sous* 1°, 3°, 4°, 5° et 6° *a* avec des denrées alimentaires ou d'autres matières de consommation.

(3) Il est également interdit de charger les *matières dénommées sous* 3°, 5° et 8° avec des acides et en outre celles du 5° avec des sels acides.

(4) Les *matières dénommées sous* 5° ne doivent être transportées qu'en wagons-reservoirs ou en wagons découverts. L'*azoture de sodium* ne doit être transporté qu'en wagons couverts.

(5) Le *ferrosilicium* et le *mangano-silicium* doivent être remis au transport à l'etat absolument sec et dans des récipients parfaitement secs; s'ils doivent être transportés en wagons découverts, les récipients seront recouverts de bâches imperméables.

(6) Les *récipients* et *sacs vides*, ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous* 1°, 3°, 4°, 5° ou 6° *a* doivent être parfaitement clos. Les récipients et la lettre de voiture doivent porter la mention de ce qu'ils contenaient précédemment. Est applicable également la disposition édictée à l'alinéa (2).

(7) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières vénéneuses* ou leurs *solutions aqueuses* les prescriptions édictées sous A, alinéas (1) et (9) et B, alinéa (6). Ces récipients ne doivent être constitués que de matériaux inattaquables par les matières considérées ou par leurs solutions aqueuses. Les récipients des wagons-réservoirs servant au transport des *matières dénommées sous* 5° ne doivent avoir aucune couture rivée ou être alors à double paroi. Ils ne doivent, en outre, porter aucune ouverture à leur partie inférieure (robinets, soupapes, etc.). Les ouvertures doivent être rendues étanches et être protégées au moyen de chapes métalliques solidement vissées. Les wagons-réservoirs remplis des *matières dénommées sous* 5° doivent être placés dans les trains de manière à être séparés par un véhicule au moins d'autres wagons remplis d'acides liquides.

C.

Mode de transport.

Sont exclus du transport en grande vitesse comme expéditions partielles les *matières dénommées sous* 1°, 3°, 4°, 5°, 6° *a et* 8°, ainsi que les récipients vides, y compris les sacs, ayant contenu des *matières dénommées sous* 1°, 3°, 4°, 5° *et* 6° *a*.

D.

Exceptions aux prescriptions édictées sous A, B et C.

Ne sont pas soumis à ces prescriptions les produits dénommés dans la classe IV, destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés en détail par quantités ne dépassant pas 1/2 kilogramme de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés avec soin dans des caisses solides et que les récipients en verre ou en grès soient bouchés de telle sorte que le bouchon ne puisse se déplacer en cours de route.

CLASSE V.

MATIÈRES CAUSTIQUES.

Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° l'*acide sulfurique*, l'*acide sulfurique fumant* (acide sulfurique contenant de l'anhydride, oleum, huile de vitriol, acide sulfurique de Nordhausen), l'*acide azotique ou nitrique* (eau forte) et *leurs mélanges*, l'*acide chlorhydrique ou muriatique*, l'*acide fluorhydrique* et les *solutions d'acide acétique* à plus de 40 % d'acide;

2° le *chlorure de soufre* de même que le *nitrate ferreux* et le *sulfate ferreux* (mordant de fer);

3° la *lessive caustique* (lessive de soude ou de potasse, etc.), les *résidus de raffineries d'huile*, l'*eau ammoniacale* ne contenant pas plus de 25 % d'ammoniaque:

4° le *brome;*

5° l'*anhydride sulfurique;*

6° le *chlorure d'acétyle*, le *pentachlorure d'antimoine*, le *chlorure de chromyl*, l'*oxychlorure de phosphore*, le *pentachlorure de phosphore* (superchlorure de phosphore), le *trichlorure de phosphore*, le *chlorure de sulfuryle*, le *chlorure de thionyle* et l'*acide chloro-sulfonique;*

7° le *bioxyde d'hydrogène* (eau oxygénée);

8° le *sulfure de sodium* et les *cokes à base de soude;*

9° le *bisulfate de soude;*

10° la *chaux-vive* (oxyde de calcium).

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) L'emballage des *matières dénommées sous* 1° *à* 4° doit être fait dans des récipients solides, étanches et bien fermés, qui ne puissent pas être attaqués par le contenu. Pour l'*acide fluorhydrique* (1°) voir alinéa (5). La fermeture doit être conditionnée de manière à ne pouvoir être endommagée soit par des secousses, soit par le contenu. L'emploi de vases en *verre* ou en *grès* est subordonné aux conditions suivantes:

a) Les récipients servant au transport des *matières dénommées sous* 1° *à* 3° doivent être bien assujettis dans d'autres récipients (bannettes ou panier en métal, cuveaux ou caisses) solides remplis de matières d'emballage appropriées. Les récipients extérieurs (à l'exception des caisses) doivent être munis de poignées solides.

b) Pour l'*acide nitrique concentré* d'un poids spécifique d'au moins $1_{,48}$ à 15° centigrade ($46_{,8}$° Baumé), et l'*acide nitrique rouge fumant*, les vases en verre ou en grès doivent être entourés dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées.

c) La matière d'emballage prévue sous *a* et *b* n'est pas nécessaire si les vases en verre sont placés dans des enveloppes en métal les entourant complètement et calés par de bons ressorts recouverts d'amiante, de telle façon qu'ils ne puissent se déplacer dans les enveloppes.

d) Pour le *brome* (4°), les vases en verre ou en grès doivent être renfermés dans des récipients solides en bois ou

en métal, et entourés jusqu'au col, de cendre, de sable, de terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

(2) Les *extincteurs d'incendie* qui contiennent des acides dénommés sous 1° doivent être construits de telle sorte que l'acide ne puisse couler.

(3) Les *accumulateurs électriques montés avec de l'acide sulfurique* (1°) doivent être calés dans une caisse de batterie, de manière que les bacs ne puissent se déplacer. La caisse de batterie sera solidement emballée dans une autre caisse, avec des matières d'emballage absorbantes. Les couvercles des caisses porteront, bien apparentes, les mentions « Accumulateurs électriques » et « Haut ». Si les accumulateurs sont chargés, les pôles doivent être protégés de manière à éviter les courts-circuits.

Si les bacs sont constitués de matières résistantes, telles que le bois avec revêtement de plomb ou le caoutchouc durci, et que leur partie supérieure soit aménagée de telle sorte que l'acide ne puisse jaillir d'une manière dangereuse, on peut se passer d'emballer les bacs ou les batteries d'accumulateurs, à la condition que des dispositifs appropriés, tels que cadres, cloisons, renforcements les empêchent de se renverser ou de se déplacer et les protègent contre les avaries pouvant résulter de colis tombant sur les batteries. Les bacs ou batteries faisant corps avec des voitures n'ont pas besoin non plus d'un emballage spécial, lorsque ces véhicules sont fixés ou arrimés solidement sur les wagons de chemins de fer.

(4) On ne peut employer des récipients en bois pour les *boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique,* provenant d'accumulateurs et de chambres de plomb, que s'il est possible d'empêcher tout suintement d'acide.

(5) Les récipients contenant de l'*acide fluorhydrique* (1°) seront en plomb ou en gutta-percha pour l'acide étendu; les récipients en bois avec garniture intérieure solide en paraffine sont également admissibles. Des récipients en fer avec tampon de fermeture étanche à vis, peuvent également être employés pour l'acide concentré, a 70 % au moins d'acide pur. Ces récipients en fer ne doivent être remis, pleins ou vides, aux gares expéditrices qu'après lavage de toute trace d'acide à leur surface extérieure. Les récipients à acide fluorhydrique, pleins ou vides, devront porter une étiquette ou une inscription bien apparente et durable, avec la mention « Acide fluorhydrique concentré à 70 % d'acide pur ».

(6) L'*anhydride sulfurique* (5°) doit être emballé:

a) dans de fortes boîtes en tôle, étamées et bien soudées, ou

b) dans de fortes boutelleis en fer ou en cuivre, munies d'une fermeture solide et hermétique.

Les boîtes et bouteilles doivent être solidement emballées dans de forts récipients en bois ou en fer-blanc, avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

(7) Les *matières dénommées* sous 6° doivent être emballées:

a) dans des récipients en fer forgé, en fer fondu, en acier fondu, en plomb ou en cuivre, absolument étanches et munis d'une bonne fermeture, ou

b) dans des récipients en verre. En ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:

α) Les récipients en verre doivent avoir des parois épaisses et être bouchés hermétiquement avec des bouchons en verre rodé, fixés de manière à ne pouvoir se détacher.

β) Si les récipients en verre contiennent plus de 5 kilogrammes, ils doivent être placés dans des enveloppes métalliques. Les bouteilles d'une contenance plus faible peuvent être emballées dans des caisses en bois solides, divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y a de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre compartiments.

γ) Les récipients en verre doivent être placés dans les enveloppes de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres au moins entre eux et les parois. Les espaces vides seront soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles; pour le *chlorure d'acétyle*, on peut aussi faire usage de sciure de bois.

δ) Le couvercle des récipients extérieurs doit porter l'indication du contenu avec la mention « Fragile » ou un signe équivalent.

(8) Pour le *bioxyde d'hydrogène* (eau oxygénée) (7°) on doit employer des récipients qui ne soient pas fermés hermétiquement. Les touries, bouteilles et cruches doivent être bien emballées dans des caisses ou dans des paniers solides pourvus les uns et les autres de poignées. Les touries doivent être pourvues d'une fermeture de sûreté pouvant céder à un excès de pression se développant à l'intérieur.

(9) Pour le *sulfure de sodium raffiné cristallisé* (8°) on doit employer des récipients imperméables à l'eau, pour le *sulfure de sodium brut* ainsi que pour le *coke à base de soude,* des récipients en tôle étanches.

(10) Le *bisulfate de soude* doit être renfermé dans des récipients à parois étanches, inattaquables par le contenu. Il peut aussi être chargé dans des wagons-tombereaux revêtus intérieurement de plomb, recouverts par une bâche et pourvus d'un dispositif empêchant le contact immédiat de la bâche et du bisulfate.

(11) La *chaux vive* doit être renfermée dans des sacs forts et étanches. En ce qui concerne la chaux vive en vrac, voir ci-dessous *B.* Autres prescriptions.

B.

Autres prescriptions.

(1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets dans des récipients en bois solides, étanches et bien fermés, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients édictées au chapitre A:

a) jusqu'à 500 grammes de *brome* (4°);

b) l'*anhydride sulfurique* (5°) *par quantités ne dépassant pas 2 kilogrammes;* il peut aussi être renfermé dans de forts tubes en verre fermés au chalumeau, qui seront solidement calés dans des récipients en fer-blanc, solides, bien fermés et remplis de terre d'infusoires;

c) jusqu'à 5 kilogrammes des *matières dénommées sous* 6°;

d) jusqu'à 10 kilogrammes des *matières dénommées sous* 1°, 2° *et* 3°.

Ces matières doivent être solidement calées dans les récipients.

(2) La lettre de voiture doit porter les mentions suivantes:

a) pour l'*acide nitrique* (1°) dans des vases en verre, le poids spécifique pour une température de 15° centigrade; à défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré [A, alinéa (1) *b* et *c*];

b) pour les *boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique* provenant d'accumulateurs et de chambres de plomb, on devra certifier que l'acide sulfurique ne peut couler;

c) pour les *résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine,* on devra certifier qu'ils sont complétement dénitrifiés, sinon ces résidus sont exclus du transport.

Cette déclaration n'est pas nécessaire pour les *résidus d'acides provenant de la fabrication de la nitrocellulose;* il n'est pas tenu compte d'une teneur minime en nitrocellulose.

(3) Les *matières dénommées sous* 1° *à* 5° doivent être transportées dans des wagons découverts. Mais des wagons couverts peuvent aussi être utilisés:

a) pour le *transport des matières dénommées sous* 3°, si elles sont emballées dans des barils en fer, forts et étanches, qui ne peuvent être remplis que jusqu'aux neuf dixièmes de leur capacité:

b) pour le *transport du brome* (4°) *par quantités ne dépassant pas* 500 *grammes,* pour celui de l'*anhydride sulfurique* (5°) *par quantités ne dépassant pas* 2 *kilogrammes,* et pour celui des *matières dénommées sous* 1°, 2° *et* 3°, *par quantités ne dépassant pas* 10 *kilogrammes,* soit isolément, soit avec d'autres objets, à la condition que les récipients soient soigneusement calés dans une forte enveloppe en bois.

(4) Le *bioxyde d'hydrogène* (eau oxygénée) (7°) ainsi que le *sulfure de sodium* et les *cokes à base de soude* (8°) sont transportés en wagons couverts ou en wagons découverts bâchés.

(5) Les *récipients vides* qui ont renfermé des *matières dénommées sous* 1° *à* 5° doivent, lorsqu'ils sont remis au transport comme expéditions partielles, être bien fermés ou nettoyés à fond. La lettre de voiture doit mentionner ce qu'ils contenaient précédemment.

(6) Les prescriptions édictées aux alinéas (3) et (5) ne sont pas applicables aux *extincteurs d'incendie* ni aux *accumulateurs électriques* [A, alinéas (2) et (3)].

(7) Les *récipients* contenant de l'*acide fluorhydrique* (1°) doivent être placés le tampon de fermeture en dessus.

(8) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières caustiques* les dispositions édictées sous A, alinéa (1) à l'exception de celles figurant sous *a* à *d*.

(9) La *chaux vive en sacs* ne doit être transportée que dans des wagons couverts et la chaux vive en vrac ne peut être transportée que dans des wagons métalliques.

C.

Mode de transport.

(1) Les *matières dénommées sous* 3° sont admises au transport en grande vitesse par expéditions partielles si elles sont emballées conformément aux prescriptions indiquées en B, alinéa (3) *a; celles des* 1° *à* 3° en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes, le *brome* jusqu'à 500 grammes et *l'anhydride sulfurique* jusqu'à 2 kilogrammes sont également admis sous l'emballage prévu au B, alinéa (3) *b*.

(2) Cette restriction ne s'applique pas aux *extincteurs d'incendie* et aux *accumulateurs électriques* [A, alinéas (2) et (3)].

CLASSE VI.

PRODUITS REPUGNANTS ET DE MAUVAISE ODEUR.

Sont admis au transport:

1° Les *tendons frais,* les *retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées,* ainsi que les *déchets de ces deux sortes de matières,* les *cornes et onglons ou sabots frais et les os frais,* ainsi que les *autres matières animales nauséabondes et répugnantes* en tant qu'elles ne sont pas mentionnées ci-dessous.

2° Les *peaux fraîches non salées.*

3° Les *os nettoyés et séchés,* les *cornes et onglons ou sabots secs.*

4° Les *caillettes de veau fraîches,* débarrassées de tout rest d'aliments.

5° Les *résidus comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau* (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau ou résidus utilisés comme engrais).

6° Les *résidus non comprimés de l'espèce désignée au* 5°.

7° Le *fumier mélangé de paille.*

8° Les *autres matières fécales,* y compris celles qui *proviennent des fosses d'aisance.*

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A.

Emballage.

(1) Les matières ci-dessous énumérées, remises au transport comme *expéditions partielles,* doivent être emballées ainsi qu'il suit:

a) celles dénommées sous 1°, 5° *et* 6°:
dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés; le contenu ne doit pas se révéler par son odeur, d'une manière désagréable;

b) celles dénommées sous 2°:
dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés, ou dans des sacs solides, imperméables et bien fermés, imprégnés de désinfectants appropriés, tel qu'acide phénique, lysol, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir; l'emploi de ces sacs est toutefois limité aux mois de novembre, décembre, janvier et février;

c) celles dénommées sous 3°:
dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides;

d) les caillettes de veau (4°):
dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés; pendant les moins d'avril à septembre inclusivement, les caillettes de veau doivent être salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette; une couche de sel d'au moins un centimètre d'épaisseur doit être répandue en outre au fond des récipients servant d'emballage ainsi que sur la couche supérieure des caillettes; la lettre de voiture doit contenir une déclaration portant que ces prescriptions ont été observées;

e) les crottes de chiens (8°):
dans des récipients en métal ou en bois solides, étanches et bien fermés;

f) la fiente de pigeons (8°):
dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés; la fiente de pigeons *sèche* peut aussi être emballée dans des sacs solides et imperméables.

Aucune trace du contenu ne doit adhérer extérieurement aux récipients servant d'emballage.

(2) Les prescriptions suivantes sont applicables aux *chargements par wagons complet*:

a) Matières dénommées sous 1° *et* 2°:

1° Si l'on utilise des wagons *couverts aménagés spécialement,* portant des installations de ventilation efficaces, l'emballage n'est pas nécessaire. Les matières doivent être imprégnées d'acide phénique a 5% au moins ou d'autres désinfectants appropriés, de telle sorte que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir.

2° Si l'on emploie des wagons à marchandises *ordinaires découverts*:

a) du 1er mars au 31 octobre, les matières doivent être emballées dans des sacs solides et imperméables; ces sacs

seront imprégnés des désinfectants dénommés sous 1°, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon), imprégnée d'une solution d'un des désinfectants précités; cette bâche doit elle même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée;

β) du 1er novembre à la fin de février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être recouverts également d'une bâche en toile à houblon et cette bâche sera elle-même recouverte entièrement d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première bâche doit au besoin être passée à l'un des désinfectants énumérés sous 1°, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir;

γ) si les désinfectants ne suffisent pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides, étanches et bien fermés, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

b) Les *matières dénommées sous* 3° *et* 7°:

ne demandent pas d'emballage spécial; si elles sont remises non emballées, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.

c) Les *caillettes de veau* (4°):

doivent être emballées selon le mode prescrit à l'alinéa (1) *d*.

d) Les *matières dénommées sous* 5°:

doivent être recouvertes entièrement de deux grandes bâches superposées, imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être imprégnée de désinfectants appropriés (acide phénique, lysol, etc.) de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les bâches, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.

e) Les *matières dénommées sous* 6°:

doivent être emballées conformément aux prescriptions édictées à l'alinéa (1) *a*.

f) Les *matières dénommées sous* 8°:

doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés. Les *crottes de chiens sèches* et la *fiente de pigeons sèche* peuvent aussi être emballées dans des sacs solides et imperméables.

B.

AUTRES PRESCRIPTIONS.

(1) Le chemin de fer peut limiter le transport à certains trains, se faire payer d'avance le prix de transport, et prendre également des dispositions spéciales concernant l'heure et le délai du chargement et du déchargement, ainsi que du camionnage au départ et à l'arrivée. Le chemin de fer peut exiger que les bâches soient fournies par l'expéditeur.

(2) Les *matières denommées sous* 7° *et* 8°: (à l'exception des *crottes de chiens* et de la *fiente de pigeons*) ne sont pas acceptées comme expéditions partielles.

(3) Les récipients renfermant des *crottes de chiens* ne doivent pas être roulés; ils seront transportés debout.

(4) Le chemin de fer dernier transporteur doit soumettre les wagons de chemins de fer ayant servi au transport de chargements de *matières dénommées sous* 1°, 2°, 3° *et* 7°, *en* vrac, ou de chargements de *matières denommées sous* 8°, chaque fois qu'ils auront été utilisés, à un nettoyage ou désinfection conformément aux dispositions légales, applicables dans l'Etat contractant où se trouve la station destinataire. Les frais de la désinfection grévent la marchandise.

(5) Si une odeur nauséabonde se fait sentir en cours de route, le chemin de fer peut faire traiter en tout temps les matières avec des désinfectants appropriés, pour en enlever l'odeur; les frais sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

(6) Les *matières dénommées sous* 3° *et* 4° peuvent être transportées en wagons couverts. Il est interdit de les charger avec des denrées alimentaires ou d'autres matières de consommation. Les *matières dénommées sous* 1°, 2°, 5°, 6°, 7° *et* 8° doivent être transportées en wagons découverts [voir à cet ègard A (2) *a*, 1°]. Le trânsport des *crottes de chiens séches*, lorqu'elles sont emballées selon les prescriptions édictées sous A (2) *f*, dernière phrase, sera effectué en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches fermant bien.

(7) Les récipients vides et les bâches en retour doivent être complètement nettoyés et traités avec des désinfectants appropriés, de manière qu'ils ne répandent aucune odeur méphitique. La lettre de voiture doit mentionner à quel usage ils avaient servi. Le transport doit avoir lieu en wagons découverts.

(8) Les envois sont soumis du reste aux prescriptions de police en vigueur dans chaque Etat.

C.

MODE DE TRANSPORT.

Les matières dénommées dans la classe VI, les récipients vides qui ont contenu ces matières, et les bâches en retour qui ont servi à ces transports ne peuvent être transportés en grande vitesse par expéditions partielles.

Modèle de l'étiquette prescrite pour les objets de la classe III a, *B.*

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(Seguono le firme)

ANNEXE II (article 6, § 6).

Timbre de contrôle du chemin de fer

Wagons

Serie et No (1)	Marque de propriété (1)	Capacité de chargement et surface de plancher

No. de la feuille de route

(1) A remplir par l'expéditeur quand il effectue le chargement.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

LETTRE DE VOITURE.

(Formulaire I). **Petite vitesse.** (Papier blanc).

(Formulaire II). **Grande vitesse.** (Papier blanc, avec bande rouge d'au moins 1 centimètre de largeur aux bord supérieur et inférieur, au recto et au verso).

M.(2) ....

....

....

Vous recevrez les **marchandises** ci-après **détaillées aux conditions** de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer qui sont applicables au présent envoi.

(2) Inscrire ici le nom et l'adresse du destinataire (**ville, rue et numéro, pays**). **Demander, s'il y a lieu,** la livraison en gare (bureau restant) ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

....

Chemin de fer destinataire

....

Gare destinataire

....

MARQUES et NUMÉROS	NOMBRE	NATURE de L'EMBALLAGE	DÉSIGNATION DE LA MARCHANDISE	POIDS BRUT RÉEL kg.	POIDS ARRONDI pour le calcul des frais de transport kg.	Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Description et nombre des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prevues par les lois ou règlements.	TARIF ET ITINÉRAIRES RÉCLAMÉS

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge ....

Intérêt à la livraison / Debours / Remboursement — *En toutes lettres*

Détail des débours ....

Timbre de la gare expéditrice:	Timbre de pesage:	Timbre de la gare destinataire:

.........................., le .... 19 ....

Signature et adresse de l'expéditeur :

A PAYER PAR L'EXPÉDITEUR	DÉTAIL DES FRAIS	UNITÉ DE TAXE	A PERCEVOIR DU DESTINATAIRE	A PAYER PAR L'EXPÉDITEUR	DÉTAIL DES FRAIS	UNITÉ DE TAXE	A PERCEVOIR DU DESTINATAIRE	TIMBRES DES GARES DE TRANSIT
	Débours				*Report* ..			
	Remboursement							
	Taxe pour remboursement							
	Frais de transport jusqu'à							
	Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison							
	A reporter ...	....				....		

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(*Seguono le firme*).

ANNEXE II (article 6, § 6).

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE.

(Formulaire I). **Petite vitesse.** (Papier blanc).
(Formulaire II). **Grande vitesse.** (Papier blanc, avec bande rouge d'au moins 1 centimètre de largeur aux bord supérieur et inférieur, au recto et au verso).

Timbre de contrôle du chemin de fer

Wagons

Serie et No (1)	Marque de propriété (1)	Capacité de chargement et surface de plancher

No. de la feuille de route			

(1) A remplir par l'expéditeur quand il effectue le chargement.

Chemin de fer expéditeur ....

Chemin de fer destinataire ....

Gare destinataire ....

M.(2) ....

....

....

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer qui sont applicables au présent envoi.

(2) Inscrire ici le nom et l'adresse du destinataire (ville, rue et numéro, pays). Demander, s'il y a lieu, la livraison en gare (bureau restant) ou à domicile.

MARQUES et NUMÉROS	NOMBRE	NATURE de L'EMBALLAGE	DÉSIGNATION DE LA MARCHANDISE	POIDS BRUT RÉEL kg.	POIDS ARRONDI pour le calcul des frais de transport kg.	Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Description et nombre des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prevues par les lois ou règlements.	TARIF ET ITINÉRAIRES RÉCLAMÉS

Designation des frais que l'expéditeur prend à sa charge ....

Intérêt à la livraison / Debours / Remboursement — *En toutes lettres*

Détail des débours ....

Timbre de la gare expéditrice:	Timbre de pesage:	Timbre de la gare destinataire:

.................., le .... 19 ....

Signature et adresse de l'expéditeur:

A PAYER PAR L'EXPÉDITEUR	DÉTAIL DES FRAIS	UNITÉ DE TAXE	A PERCEVOIR DU DESTINATAIRE	A PAYER PAR L'EXPÉDITEUR	DÉTAIL DES FRAIS	UNITÉ DE TAXE	A PERCEVOIR DU DESTINATAIRE	TIMBRES DES GARES DE TRANSIT
	Débours				*Report*			
	Remboursement							
	Taxe pour remboursement							
	Frais de transport jusqu'à							
	Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison							
	A reporter							

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(*Seguono le firme*).

ANNEXE III
(Article 12)

ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE

DÉCLARATION GÉNÉRALE

La gare de .... *du chemin de fer de* .... *accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées, savoir :*

....

....

....

Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture faisant mention de la présente déclaration, sont remises au transport

sans emballage *)

sous l'emballage défectueux dont la description suit *):

....

....

....

A ...., *le* .... *19*..........

(Signature)

*) *Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.*

ANNEXE IV. (Article 17, § 3).

CHEMIN DE FER DE ....

N. ....

BULLETIN D'AFFRANCHISSEMENT

SERVICE INTERNATIONAL

.... Vitesse

Gare expéditrice .... | Gare destinataire ....

Expéditeur .... | Destinataire ....

L'expédition ci-après désignée doit être livrée au destinataire franco de * ....
mais contre remboursement de :
(en toutes lettres)

Le montant des frais incombant à l'expéditeur est à reprendre sur la gare soussignée, le présent bulletin d'affranchissement à l'appui.

Somme déposée par l'expéditeur :
(en toutes lettres)

Intérêt à la livraison :
(en toutes lettres)

.... le .... 19......

Le Chef de Gare :

DATE	EXPEDITION N de la feuil de route	EXPEDITION N de la lettre de voiture	DE	À

ADRESSE ou MARQUES et NUMEROS	NOMBRE	EMBALLAGE	CONTENU	POIDS en kg.
des colis				

FRAIS A REPRENDRE DÉTAIL	MONTANT		
MONTANT DES FRAIS AFFRANCHIS...... (Voir au verso)			

(*) Indiquer exactement le mode d'affranchissement sous l'une des formes admises par l'article 17, § 1 de la Convention, savoir: *a)* « franco »; *b)* « franco de port et de ... (désignation exacte de la taxe ou des taxes que l'expéditeur veut payer) »; *c)* « franco de tous frais »; *d)* « franco de ..... (désignation exacte de la taxe ou des taxes que l'expéditeur veut payer) »; *e)* « franco jusqu'à ... frontière » ou « franco jusqu'à ... ».

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(*Seguono le firme*).

A renvoyer au Chef de Gare à ....

par l'intermédiaire de la gare d....................

contre reprise de ....

Le Chef de Gare:

Renvoyé avec feuille d'expédition N°. .... du ....

de .... à ....

Feuille de réinscription N°. .... du ....

de .... à ....

Feuille de réinscription N°. .... du ....

de .... à ....

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(Seguono le firme).

ANNEXE V
(Article 21)

MODIFICATIONS AU CONTRAT DE TRANSPORT

La gare de .... *du Chemin de fer de* ....
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée :

MARQUES et NUMÉROS	NOMBRE	NATURE de L'EMBALLAGE	DÉSIGNATION de la MARCHANDISE	POIDS en KILOGRAMMES

remise au transport avec la lettre de voiture $\frac{\text{à grande}}{\text{à petite}}$ *vitesse du* ....
.... *19* .... *à l'adresse de M.* .... *à* ....

les modifications suivantes *):

1° *la retourner à la station de départ à M.* .... *;*

2° *l'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures ;*

3° *surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures ;*

4° *la livrer à M.* .... *à* ....
gare du Chemin de fer de .... *;*

5° *ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de* .... (en toutes lettres) *;*

6° *la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de* .... (en toutes lettres) *;*

7° *la livrer sans recouvrer le montant du remboursement ;*

8° *la livrer franco* ....

A .... *, le* .... *19* ....
(Signature)

*) *Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.*

A la gare .... *du Chemin de fer de* ....

Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont trasmis pour y donner suite dans les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 22 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$. *La présente déclaration se réfère à notre télégramme du* .... *n.* ....

A .... *, le* .... 19 ....   **Le Chef de gare.**

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(Seguono le firme).

ANNEXE VI — (Article 57).

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article 1.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne. Son organisation dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office centrale sont supportés par les Etats contractants, proportionnellement à la longueur des lignes des Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de fr. 1,40 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pensions, dont des intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont le dit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transports débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office centrale estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le nonpaiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(*Seguono le firme*).

ANNEXE VII - (Article 60).

Règlement relatif à la Commission d'experts.

Article 1.

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres Etats contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la Commission.

Article 2.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant l'Annexe I à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, l'Office central invitera la Commission à siéger. Tous les Etats contractants seront avisés des séances de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les objets de l'ordre du jour.

Article 3.

La Commission est valablement constituée lorsque trois Etats contractants sont représentés.

Article 4.

La Commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

Article 5.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des Etats représentés. En cas d'égalité, le Président de la séance a voix prépondérante.

Article 6.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 7.

L'Office central assume le service du Secrétariat et des correspondances de la Commission.

Article 8.

Le directeur, ou, à son défaut, le vice-directeur de l'Office central assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

Fait a Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(*Seguono le firme*).

Protocole.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le transport des marchandises par chemins de fer, conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont, en présence et avec la participation du Délégué de la Commission du Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre, déclaré et stipulé ce qui suit:

I. — *Ratification et entrée en vigueur.*

La Convention sera ratifiée, les instruments de ratification devront être déposés à Berne le plus tôt possible; elle entrera en vigueur entre les Etats qui l'auront ratifiée dès qu'un accord à ce sujet sera intervenu entre les Gouvernements de ces Etats.

II. — *Dispositions transitoires.*

Etant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est sujette à de brusques variations, chaque Etat pourra, pour une période qui ne devra pas dépasser quatre ans à partir de la mise en vigueur de la Convention, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21, 29 et 36 de la Convention, en décidant, pour certains trafics:

1° *a*) que les expéditions au départ de cet Etat ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet Etat, grevées d'aucun frais ou que les expéditions à destination de cet Etat ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières;

c) que le port des expéditions en transit par cet Etat sera payé, selon les accords des intéressés, soit dans le pays de départ, soit dans le pays d'arrivée;

2° que les transports qui empruntent les lignes de cet Etat ne pourront être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis;

3° qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement;

4° que les maxima de 50 francs et de 100 francs fixés par les article 29 et 36 seront respectivement abaissés à 25 francs et 50 francs.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme en faisant partie intégrante et aura les mêmes valeur et durée que cette Convention.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

(*Seguono le firme*).

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per gli affari esteri:
MUSSOLINI.

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C. I. V.) conclue entre l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la Suède, la Suisse et la Tchécoslovaquie.

Les Gouvernements des Etats ci-dessus énumérés, ayant reconnu l'utilité d'établir une Convention concernant le transport des voyageurs et des bagages,

ont résolu de conclure à cet effet une Convention basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui est contenu dans le Procès-verbal signé à Berne le 8 juin 1923, et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

L'Allemagne:

Monsieur EDUARD HOFFMANN, Chargé d'affaires en Suisse.

L'Autriche:

Son Excellence Monsieur LEO DI PAULI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Belgique:

Son Excellence Monsieur FERNAND PELTZER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Bulgarie:

Monsieur DIMITRI MIKOFF, Chargé d'affaires en Suisse.

Le Danemark:

Son Excellence Monsieur ANDREAS DE OLDENBURG, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Ville Libre de Dantzig:

Son Excellence Monsieur JEAN DE MODZELEWSKI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Pologne en Suisse.

L'Espagne:

Son Excellence Monsieur EMILIO DE PALACIOS Y FAU, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

L'Esthonie:

Monsieur KARL MENNING, Chargé d'affaires en Allemagne et en Suisse.

La Finlande:

Monsieur URHO TOIVOLA, Directeur du Secrétariat finlandais auprès de la Société des Nations.

La France:

Son Excellence Monsieur HENRY ALLIZÉ, Ambassadeur en Suisse;

Monsieur MAURICE SIBILLE, Député;

Monsieur CLÉMENT COLSON, Vice-président du Conseil d'Etat.

La Grèce:

Monsieur VASSILI DENDRAMIS, Chargé d'affaires en Suisse.

La Hongrie:

Monsieur FÉLIX PARCHER DE TERJÉKFALVA, Chargé d'affaires en Suisse.

L'Italie:

Son Excellence Monsieur CARLO GARBASSO, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Lettonie:

Son Excellence Monsieur OSKAR VOIT, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Allemagne et en Suisse.

La Lithuanie:

Son Excellence Monsieur VENCESLAS SIDZIKAUSKAS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Allemagne, Chargé d'affaires en Suisse.

Le Luxembourg:

Monsieur ANTOINE LEFORT, Conseiller d'Etat, Premier commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.

La Norvège:

Son Excellence Monsieur JOHANNES IRGENS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Italie et en Suisse.

Les Pays-Bas:

Son Excellence Monsieur WILLEM I. DOUDE VAN TROOSTWIJK, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Pologne:

Son Excellence Monsieur JEAN DE MODZELEWSKI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

Le Portugal:

Son Excellence Monsieur ANTONIO M. B. FERREIRA, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Roumanie:

Son Excellence Monsieur NICOLAS PETRESCO-COMNÈNE, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:

Son Excellence Monsieur MILOUTINE YOVANOVITCH, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Suède:

Son Excellence Monsieur le Baron JONAS M. ALSTRÖMER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en Suisse.

La Suisse:

Monsieur GIUSEPPE MOTTA, Conseiller fédéral, Chef du Département politique fédéral.

La Tchécoslovaquie:

Monsieur OTAKAR LANKAS, Chef de département au Ministère des chemins de fer.

Lesquels, en présence et avec la participation de Monsieur JEAN MORIZE, Délégué de la Commission de gouvernement du territoire du Bassin de la Sarre,

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER.

OBJET ET PORTÉE DE LA CONVENTION.

Article premier.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention:

1° Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les transports entre stations de deux Etats limitrophes s'ils sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

§ 3. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des billets et des bulletins de bagages internationaux sont délivrés.

Article 2.

Participation d'entreprises autres que les Chemins de fer.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Article 3.

Soudure.

§ 1. — La Convention est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure du même Etat inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

§ 2. — Les Chemins de fer déterminent dans quelle mesure et à quelles conditions ce transport par soudure peut être demandé au départ de certaines stations. Ces stations sont dénommées dans une liste qui est notifiée aux autres Chemins de fer intéressés.

Article 4.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

Lorsqu'il existe un tarif international ou qu'un transport par soudure est prévu conformément à l'article 3, le transport ne peut être refusé pourvu que:

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas interdit dans un des Etats intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public;

d) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

TITRE II.

DU CONTRAT DE TRANSPORT.

CHAPITRE PREMIER. — *Transport des voyageurs.*

Article 5.

Droit au transport.

§ 1. — Le voyageur doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet. Les tarifs peuvent prévoir des exceptions à cet égard.

§ 2. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

Article 6.

Billets.

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe IC.

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets:

a) l'indication des stations de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie du train et la classe de voiture;

d) le prix de transport;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle ainsi que les billets à coupons combinés constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'Etat intéressé ou à la présente Convention.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

La spéculation et la revente des billets à un prix différent de celui du tarif sont subordonnés, dans chaque Etat, aux lois et règlements de cet Etat.

Article 7.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus, et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au tarif normal.

Article 8.

Durée de validité des billets.

§ 1. —La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante:

Billets simples:

par fraction indivisible de 150 kilomètres. 1 jour.

Billets aller et retour:

pour les distances inférieures ou égales à 50 kilomètres	2 jours;
de 51 à 100 kilomètres	3 jours;
par fraction indivisible de 100 kilomètres en sus	1 jour.

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

Article 9.

Attribution et location des places.

§ 1. — L'attribution des places est réglée par les prescriptions en vigueur sur chaque Chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

Article 10.

Arrêts aux stations intermédiaires.

Les tarifs spécifient si et à quelles conditions le voyageur a le droit de s'arrêter aux stations intermédiaires pendant la durée de validité de son billet.

Article 11.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

Article 12.

Voyageur sans billet valable.

Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du Chemin de fer sur lequel la production du billet a été exigée; à défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

Article 13.

Personnes exclues du train ou admises conditionnellement.

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni de la taxe qu'elles ont payée pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incomoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque Etat.

Article 14.

Objets exclus des voitures.

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures de voyageurs les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites de poids fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du Chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

Article 15.

Introduction des colis à la main et d'animaux dans les voitures.

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe; les tarifs peuvent prévoir d'autres restrictions.

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits chiens et autres petits animaux domestiques sont cependant admis, si les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas et si aucun voyageur n'y fait d'objection.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux une taxe de transport doit être payée.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur lui-même.

Article 16.

Retards — Correspondances manquées Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le Chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux mêmes administrations, qui lui permettra d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le Chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II. — *Transport des bagages.*

Article 17.

Définition des bagages — Objets exclus du transport.

§ 1. — Ne sont considérés comme bagages que les objets affectés à l'usage personnel du voyageur pour son voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont, en outre, admis au transport comme bagages, à condition qu'ils servent à l'usage du voyageur:

a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades;

b) les voitures d'enfants;

c) les malles d'échantillons de marchandises;

d) les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes;

e) le matériel pour représentation d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et placer rapidement dans les fourgons;

f) les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;

g) les vélocipèdes et les motocycles à une place, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires et que les réservoirs à essence soient pourvus de robinets de vidange et complètement vides d'essence, ainsi que les luges à une ou deux places, les skis et les voiles pour patineurs.

§ 3. — D'autres objets non affectés à l'usage personnel des voyageurs, ainsi que les animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes, peuvent être acceptés comme bagages, si les tarifs l'autorisent.

§ 4. — Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, sont exclus du transport ou ne sont admis que sous certaines conditions.

Article 18.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages Surtaxes.

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions de l'article 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Le Chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, et à raison de 5 francs, avec un minimum de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevée, c'est cette dernière qui est perçue.

Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux peuvent être refusés. S'ils sont néanmoins acceptés, le Chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans les conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination. Les colis qui ne portent pas ces indications peuvent être refusés.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées par le voyageur.

Article 20.

Enregistrement — Bulletin de bagages.

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un billet.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les règlements en vigueur à la station de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être etablis sur le formulaire constituant l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les bulletins de bagages:

a) l'indication des stations de départ et de destination;

b) l'itinéraire;

c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;

d) le nombre des billets (sauf dans le cas prévu au 2e alinéa du § 1);

e) le nombre et le poids des colis;

f) le montant du prix de transport et des autres droits éventuels;

g) s'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

§ 6. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

Article 21.

Livraison.

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le Chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train pour lequel les bagages ont été enregistrés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, le Chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le Chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la station pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la station de départ ou livrés à une station intermédiaire contre remise du bulletin de bagages, et, en outre, si le tarif l'exige, présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur le Chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III. — *Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages.*

Article 22.

Trains — Horaires — Extraits de tarifs.

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les Chemins de fer sont tenus d'afficher dans les stations, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures et les heures de départ des trains; pour le stations de transit suffisamment importantes et les stations terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

§ 3. — Dans chaque station ouverte au trafic international, le voyageur doit pouvoir prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Article 23.

Bases pour le calcul des prix de transport — Tarifs.

§ 1. — Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître les conditions spéciales aux transports.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme; leurs conditions sont valables, pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention; sinon, elles sont considérées comme nulles et non avenues.

Les tarifs directs internationaux et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication; en cas de relèvement de ces tarifs ou d'autres aggravations des conditions de transport, la publication devra précéder de huit jours au moins la date fixée pour la mise en vigueur.

S'il est délivré des billets ou des bulletins de bagages internationaux sans qu'il existe de tarif direct, et qu'un Chemin de fer apporte une modification à son tarif, l'application de cette modification ne peut être exigée des autres Chemins de fer que huit jours au plus tôt après que ces derniers en auront reçu l'avis.

Les tarifs établis seulement à titre temporaire cessent d'être en vigueur à l'expiration du délai fixé pour leur validité.

Article 24.

Interdiction des traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées, soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

Article 25.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les règlements. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Article 26.

Restitutions.

§ 1. — Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux § § 3 et 4 ci-après.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes impérieuses de nature analogue, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

§ 3. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

§ 4. — Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10 %, avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

§ 5. — Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire par suite d'un manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la suppression d'un train ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du paragraphe 2, sans que le Chemin de fer puisse faire les déductions préuves au § 4.

§ 6. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution n'est effectuée que dans les cas et avec les limitations prévus au § 5; les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu du premier alinéa du § 2 de l'article 7 ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens du présent paragraphe.

§ 7. — Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 8. — Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix de transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 5 ci-dessus.

Dans les deux cas, un droit de 0 fr. 50 par bulletin ainsi que, le cas échéant, les impôts sont déduits du montant de la restitution.

§ 9. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions différentes, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation pour les voyageurs.

§ 10. — Toute demande de restitution basée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 est éteinte si elle n'a pas été présentée au Chemin de fer dans un délai de six mois après l'expiration de la validité du billet.

§ 11. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 12. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les Chemins de fer, les règlements intérieurs sont applicables.

Article 27.

Contestations.

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les stations par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III.

Responsabilité des Chemins de fer — Actions.

Chapitre premier. — *Responsabilité.*

Article 28.

Responsabilité pour le transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

§ 1. — La responsabilité du Chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 15, § 3, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

Article 29.

Responsabilité collective des Chemins de fer pour les bagages.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 42, § 2, concernant le Chemin de fer destinataire.

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du dommage résultant soit de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, soit des retards à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le dommage résultant du retard à la livraison, s'il prouve que le retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Article 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du Chemin de fer, il peut être réclamé :

a) si le montant du dommage est prouvé :

une somme égale à ce montant, sans pouvoir excéder 20 francs par kilogramme de poids brut manquant ;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé :

une somme calculée à forfait à raison de 10 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont, en outre, remboursés les frais de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées pour le bagage perdu, sans autres dommages-intérêts, sons réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36 ci-après.

Article 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1. — Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le Chemin de fer est tenu d'en donner avis au voyageur, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré sans frais, à la station de destination ou à la station de départ, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévué à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, § 3.

§ 4. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 3 ci-dessus ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 33.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues aux articles 35 et 36.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 34.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1. — En cas de retard dans la livraison, si le voyageur ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à dix centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1 de cet article.

§ 3. — Les indemnités prévues aux deux paragraphes qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison inscrite dans le bulletin de bagages.

A défaut d'indication contraire dans les tarifs, le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué dans la monnaie de l'Etat de départ.

§ 2. — Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire d'un quart pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire ces taxes et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, en cas de retard:

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 20 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres *a*) et *b*) du présent paragraphe.

§ 4. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de la perte totale ou partielle ou des avaries des bagages ayant fait l'objet de la déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être alloué des dommages-intérêts atteignant au maximum la somme déclarée. Ces dommages s'ajoutent aux indemnités prévues aux articles 31 et 33.

Article 36.

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, le voyageur doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35.

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

Le voyageur peut demander des intérêts à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur un bulletin de bagages lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du Chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur à qui ils rendent ce service.

CHAPITRE II. — *Réclamations administratives — Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.*

Article 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

Article 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer.

L'action contre le Chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 42.

Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée Compétence.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme.

§ 2. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer de départ, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans le cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu les bagages, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 3. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 4. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception, dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 5. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 43.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par le voyageur, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai, et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remis au voyageur sur sa demande.

§ 2. — Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la livraison est effectuée.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du Chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport des bagages.

§ 1. — La réception des bagages éteint, contre le Chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

§ 2. — Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° si le voyageur fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par l'article 42, § 2, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours non compris celui de la réception;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43;

b) si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 43, n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception, à la condition:

a) que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le Chemin de fer au voyageur;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception;

c) que le voyageur fasse la preue que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées.

§ 3. — Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater le dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait, tout en retirant les bagages, ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de retirer les autres, que le Chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

§ 5. — La responsabilité pour perte totale prend fin si, dans l'espace de six mois après l'arrivée du train par lequel ils devraient être transportés, les bagages ne sont pas réclamés à la station destinataire, sans préjudice de l'avis qui doit être à toute époque donné au voyageur, si le colis est retrouvé et porte les indications nécessaires pour découvrir son adresse.

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois la prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action fondée soit sur un dommage ayant pour cause un dol ou une faute lourde, soit sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison:

du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale:

du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif, ou d'erreur de calcul: du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les demandes en paiement de supplément de droit réclamé par la douane:

du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres demandes concernant le transport des voyageurs:

du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

Article 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 26, § 10, 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III. — *Règlement des comptes et recours des Chemins de fer entre eux.*

Article 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

Tout Chemin de fer est tenu de payer aux autres Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix du transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard dans la livraison.

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leur réseaux respectifs.

Article 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemis de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55.

Exécution des jugements — Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées per un transpost international, au profit d'un Chemin de fer sur un chemin de fer qui ne réleve pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56.

Unité monétaire — Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses Annexes sont considérées comme se rapportant au franc or, valant 1/5,18 dollar or des Etats-Unis d'Amérique.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte un paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57.

Institution d'un Office central des transports internationaux par Chemin de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemin de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifièr aux autres Etats et Chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

Article 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — Si, dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'ont pas notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants; dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

Article 60.

Révision de la Convention.

Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vi-

gueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

Article 61.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après:

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 63.

Textes de la Convention et leur valeur respective.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus désignés et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé la presente Convention.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingtquatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

(Seguono le firme).

ANNEXE I (Article 20).

FORMULAIRE DU BULLETIN DE BAGAGES

Le formulaire se compose de trois feuilles disposées pour être décalquées, avec le texte suivant:

1re feuille.

N° ....

Transport international de bagages.

IC

....

(Nom de l'administration du chemin de fer)

Souche du bulletin de bagages

de .... à ....

via ....

....

Date .... 19......	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. { sans franchise de bagages pour ......kg.	......	......
				avec franchise de bagages pour ......kg.	......	......
				......	......	......
Train n°				(*)	......	......
	...... Intérêt à la livraison.				......	......
....	Frais accessoires.				......	......
	Total de taxe				......	......

110 mm.

150 mm.

(*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leur besoin.

2e feuille.

N° ....

Transport international de bagages.

IC

....

(Nom de l'administration du chemin de fer).

Feuille de route

de .... à ....

via ....

....

Date .... 19....	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. { sans franchise de bagages pour .... kg.		
				avec franchise de bagages pour .... kg.		
				....		
Train n°				....		
	Intérêt à la livraison					
....	Frais accessoires					
	Total de taxe					

3e feuille, recto.

N° ....

Transport international de bagages.

IC

....

(Nom de l'administration du chemin de fer).

Bulletin de bagages

de .... à ....

via ....

....

Date .... 19....	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. { sans franchise de bagages pour .... kg.		
				avec franchise de bagages pour .... kg.		
				....		
Train n°				....		
	Intérêt à la livraison					
....	Frais accessoires					
	Total de taxe					

3e feuille, verso.

Le transport est effectué aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celles des tarifs applicables au présent envoi.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingt-quatre.

(*Seguono le firme*).

ANNEXE II - (Article 57).

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

Article 1.er

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants, proportionnellement à la longueur des lignes de Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pensions, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé de comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant de se retirer de la Convetion, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne

pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont le dit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en consi dération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par la Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transports débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§. 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste les lignes de cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de la dite entre prise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingtquatre.

(*Seguono le firme*).

PROTOCOLE.

Au moment de procéder à la signature de la Convention sur le transport des voyageurs et des bagages par Chemins de fer, conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont, en présence et avec la participation du Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre, déclaré et stipulé ce qui suit:

La Convention sera ratifiée, les instruments de ratification devront être déposés à Berne le plus tôt possible; elle entrera en vigueur entre les Etats qui l'auront ratifiée dès qu'un accord à ce sujet sera intervenu entre les Gouvernements de ces Etats.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme en faisant partie intégrante et aura les mêmes valeur et durée que cette Convention.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé ce Protocole.

Fait à Berne, le vingt-trois octobre mil neuf cent vingtquatre, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

(*Seguono le firme*).

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per gli affari esteri:
MUSSOLINI.

ROSSI ENRICO, *gerente*.

Roma — Stabilimento Poligrafico dello Stato.

***SUPPLEMENTO** ordinario alla*

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

n. 168, del 22 luglio 1927 - Anno V

ANNO I 22 LUGLIO 1927 - ANNO V FASCICOLO 1

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA

BOLLETTINO QUINDICINALE DEI PREZZI

ROMA
PROVVEDITORATO GENERALE DELLO STATO
LIBRERIA
1927 — ANNO V

Elenco delle pubblicazioni dell'Istituto Centrale di Statistica

Bollettino Mensile di Statistica

Abbonamento annuo	per l'Italia e Colonie	L.it.	36 —
	per le Amministrazioni pubbliche	»	24 —
	per l'Estero	»	50 —
Un numero separato	in Italia e Colonie	L.it.	4 —
	all'Estero	»	5 —

Annuario Statistico Italiano per gli anni 1922-25

Un volume di pag. 419 .... prezzo L. 20 —

Risultati sommari del censimento della popolazione al 1° dicembre 1921

Fasc. XIII – Basilicata	prezzo	L.	1 —
Fasc. XIV – Puglie	»	»	1 —
Fasc. XV – Campania	»	»	1 —
Fasc. XVI – Calabrie	»	»	1 —
Fasc. XVII – Lombardia	»	»	1 —
Fasc. XVIII – Veneto	»	»	1 —
Fasc. XIX – Regno (dati riassuntivi)	»	»	1 —
La popolazione del Comune di Fiume al 1° gennaio 1925	»	»	3 —

Censimento della popolazione del Regno al 1° dicembre 1921

(Risultati analitici)

Vol. IV	– Sardegna	pag.	XXVIII – 196	prezzo	L.	15
Vol. V	– Liguria	»	XXIII – 209	»	»	20 —
Vol. VI	– Lazio	»	XXIV – 137	»	»	15 —
Vol. VII	– Toscana	»	XXXII – 364	»	»	25 —
Vol VIII	– Emilia	»	XXXV – 457	»	»	25 —
Vol. IX	– Puglie	»	XXVII – 300	»	»	20 —
Vol. X	– Piemonte	»	XLIV – 544	»	»	30 —
Vol. XI	– Marche	»	XXVIII – 232	»	»	20 —
Vol. XII	– Basilicata	»	XXIV – 118	»	»	15 —
Vol. XIII	– Sicilia	»	XXXII – 535	»	»	30 —
Vol. XIV	– Abruzzi	»	XXXI – 294	»	»	20 —
Vol. XV	– Calabrie	»	XXVIII – 222	»	»	20 —

Movimento della popolazione secondo gli atti dello stato civile anno 1924

Un volume di pag. LXXXVIII – 120 .... prezzo L. 15 —

Notizie sommarie sul movimento della popolazione nel Regno nell'anno 1926

Un fascicolo di pag. 12 .... prezzo L. 1 —

Elenco nosologico delle cause di morte

Un fascicolo di pag. 13 .... prezzo L. 1.50

Statistica delle cause di morte nell'anno 1924

Un volume di pag. 150 – 261 .... prezzo L. 25 —

Norme per la formazione dei numeri indici del costo della vita

Un fascicolo di pag. 30 .... prezzo L. 2 —

Dizionario dei Comuni del Regno

Un volume di pag. 366 .... prezzo L. 15 —

Variazioni di territorio e di nome avvenute nelle Circoscrizioni del Regno dal 1° gennaio 1925 al 31 marzo 1927

Un volume di pag. 142 .... prezzo L. 10 —

Dirigere le richieste, accompagnate dal relativo importo

all'ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA

Via S. Susanna, 17 — ROMA (30)

SUPPLEMENTO ordinario alla

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

n. 168, del 22 luglio 1927 - Anno V

ANNO I — 22 LUGLIO 1927 - ANNO V — FASCICOLO 1

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA

BOLLETTINO QUINDICINALE DEI PREZZI

INDICE:

ROMA
PROVVEDITORATO GENERALE DELLO STATO
LIBRERIA
1927 — ANNO V

TAV. I. — *Prezzi del pane in tutte le provincie del Regno con farina abburattata all'82 %.* (1)

PROVINCIE	Sabato 2 luglio 1927					Sabato 16 luglio 1927				
	Forme grosse da Kg. 1	Forme medie da gr. 500	Forme piccole da gr. 200	Forme inferiori al gr. 200	*Annotazioni*	Forme grosse da Kg. 1	Forme medie da gr. 500	Forme piccole da gr. 200	Forme inferiori al gr. 200	*Annotazioni*
	(Prezzo al chilogrammo in lire)					(Prezzo al chilogrammo in lire)				
Alessandria	—	—	—	*2.—.**2.10	*Forme non eccedenti i 200 gr. **Forme piccole	—	—	—	*2.—.**2.10	*Forme non eccedenti i 200 gr. **Forme piccole
Aosta	—	—	2.10	2.15		—	—	(*)	(*)	
Cuneo	—	—	—	1.90-2 —		—	—	—	1.90-2.—	
Novara	—	—	2.15	—		—	—	—	2.—-2.10	
Torino	—	—	—	2.10-2.20		—	—	—	(*)	
Vercelli	—	—	2.05	2.15		—	—	2.05	2.15	
Genova	—	—	2.20-2.25	2.40-2.50		—	—	2.15-2.20	2.30-2.40	
Imperia	—	—	2.10	2.20-2.30		—	—	1.90-2.—	2.—-2.30	
Savona	—	—	2.10	2.40		—	—	2.10	2.40	
Spezia	—	—	2.10	—		—	—	(*)	—	
Bergamo	—	—	—	2.15-2.20		—	—	—	2.10-2.15	
Brescia	—	—	—	2.20		—	—	—	2.20	
Como	—	—	2.20	2.30		—	—	2.10	2.20	
Cremona	—	—	—	2.10		—	—	—	(*)	
Mantova	—	—	—	2.—-2.15		—	—	—	1.95-2.15	
Milano	—	—	—	{ 2.20-2.25 { 2.05-2.10	Forni privati Azienda consorziale consumi	—	—	—	{ 2.15-2.20 { 2.—-2.05	Forni privati Azienda consorziale consumi
Pavia	—	—	—	*2.10-**2.40	*Forme gr. 100-150 — **Forme inferiori a gr. 100	—	—	—	*2.10-**2.30	*Forme gr. 100-150 — **Forme inferiori gr. 100
Sondrio	—	—	2.10	2.15		—	—	2.10	2.15	
Varese	—	—	2.10	—		—	—	2.10	—	
Bolzano	—	—	2.30	—		—	—	2.10	—	
Trento	—	—	2.20	—		—	—	(*)	—	
Belluno	—	—	2.—	2.10		—	—	(*)	(*)	
Padova	—	—	2.10	—		—	—	(*)	—	
Rovigo	—	—	2.05	2.15-2.25		—	—	2.—	2.10-2.20	
Treviso	—	—	2.10	2.20		—	—	(*)	(*)	
Udine	-	—	2.15	2.25		—	—	2.15	2.25	
Venezia	—	—	2.20	2.30		—	—	(*)	(*)	

(1) Alla disposizione, sancita dall'art. 3 del R. D. L. 13 Agosto 1926 n. 1448, secondo la quale il pane avrebbe dovuto essere confezionato in forme del peso non superiore ai grammi 200, il Ministero dell'Economia Nazi ıale ha ammesso delle deroghe, concesse a mezzo delle varie Commissioni Provinciali Annonarie. I prezzi del pane sono comunicati dai Prefetti del Regno, secondo le uniformi istruzioni impartite dall stituto Centrale di Statistica.

municato.

PROVINCIE	Sabato 2 luglio 1927					Sabato 16 luglio 1927				
	Forme grosse da Kg. 1	Forme medie da gr. 500	Forme piccole da gr. 200	Forme inferiori al gr. 200	*Annotazioni*	Forme grosse da Kg. 1	Forme medie da gr. 500	Forme piccole da gr. 200	Forme inferiori al gr. 200	*Annotazioni*
	(Prezzo a chilogrammo in lire)					(Prezzo a chilogrammo in lire)				
Verona	—	—	2.10	•2.20-••2.30	• Forno Comunale. •• Forni privati	—	—	2.—	•2.10-••2.20	• Forno Comunale. •• Forni privati
Vicenza	—	—	•1.95-2.—	•2.10-2.15	• Azienda Comunale	—	—	•1.95-2.—	•2.10-2.15	• Azienda Comunale.
Fiume	—	—	2.30	—		—	—	(*)	—	
Gorizia	—	•2.00-2.20	2.10	—	• Pane misto con farina di granturco	—	(*)	(*)	—	
Pola	—	—	2.20	—		—	—	2.20	—	
Trieste	—	—	2.30	—		—	—	2.20	—	
Zara	—	1.90	2.—	—		—	1.90	2.—	—	
Bologna	—	—	•2.00-2.15	—	• Ente Autonomo Consumi	—	—	•2.00-2.15	—	• Ente Autonomo Consumi
Ferrara	—	—	2.20	—		—	—	2.10	—	
Forlì	•1.75-1.80	1.85	—	—	• Forno Comunale	•1.65-1.70	1.75	—	—	• Forno Comunale.
Modena	—	—	2.10	2.50-2.60		—	—	2.10	2.50-2.60	
Parma	—	—	2.10	—		—	—	2.10	—	
Piacenza	—	—	1.95	2.05		—	—	1.95	2.05	
Ravenna	1.85-1.90	1.95-2.—	2.00-2.15	—		1.85	1.95	2.00	—	
Reggio nell'Emilia	—	—	2.30	—		—	—	2.10	—	
Arezzo	1.55	1.75	2.—	2.40		1.55	1.75	2.—	2.40	
Firenze	1.80	—	2.15	2.45		1.70	1.80	2.00-2.15	2.45	
Grosseto	—	1.70	1.90	2.05		1.60	1.70	1.90	2.05	
Livorno	—	2.00-2.05	2.25	—		—	1.95-2.00	2.20	—	Spacci gestiti dal Fascio L. 0.10 in meno per le forme da gr. 500 e gr. 200
Lucca	1.80	1.85	2.15	—		1.80	1.85	2.15	2.40	
Massa e Carrara	1.95	2.05	—	—		1.80	1.90	2.—	—	
Pisa	•1.65-•1.75 1.80	1.85	2.25	2.40	• Pane comune rurale provincia	(*)	(*)	(*)	(*)	
Pistoia	1.70-1.80	1.80.1.90	2.25-2.35	2.45-2.55	Pane del peso Kg. 2 Lire 1.60-1.70	(*)	(*)	(*)	(*)	
Siena	1.80	2.—	2.30	—		(*)	(*)	(*)	—	
Ancona	—	—	1.75	1.95-2.30		—	—	(*)	(*)	
Ascoli Piceno	—	—	1.80	—		—	—	1.80	—	
Macerata	1.65	—	1.85	2.05		(*)	—	(*)	(*)	
Pesaro e Urbino	—	1.80	1.95	2.—		—	1.70	1.95	2.00	
Perugia	—	1.80	2.—	2.20		—	1.70	1.85	2.10	
Rieti	—	1.80	2.—	2.30		—	1.70	1.90	2.20	
Terni	1.70-1.90	2.00-2.10	2.20-2.30	—		(*)	(*)	(*)	—	

(*) Prezzo non comunicato.

PROVINCIE	Sabato 2 luglio 1927					Sabato 16 luglio 1927				
	Forme grosse da Kg. 1	Forme medie da gr. 500	Forme piccole da gr. 200	Forme inferiori ai gr. 200	*Annotazioni*	Forme grosse da Kg. 1	Forme medie da gr. 500	Forme piccole da gr. 200	Forme inferiori ai gr. 200	*Annotazioni*
	(Prezzo a chilogrammo in lire)					(Prezzo a chilogrammo in lire)				
Frosinone	—	1.70–1.90	—	1.90–2.20		—	1.70–1.90	—	1.90–2.20	
Roma	—	—	2.30	—		—	—	(*)	—	
Viterbo	—	1.70–1.90	2.00–2.20	—		—	1.70	2.—	—	
Aquila degli Abr.	—	1.90	2.—	—		—	1.90	2.—	2.10	
Campobasso	—	1.65–1.70	—	2.10		—	1.65–1.70	—	2.10	
Chieti	—	1.80	1.90	—		—	1.80	1.90	—	
Pescara	—	1.85	1.95	—		—	(*)	(*)	—	
Teramo	—	—	1.70	1.80		—	—	1.70	1.80	
Avellino	—	1.85	—	—		—	1.80	—	—	
Benevento	—	•1.75	—	—	• Tipo unico	—	(*)	—	—	
Napoli	—	1.90	2.—	—		—	1.90	2.—	—	
Salerno	—	—	1.85	—		—	—	1.85	—	
Bari delle Puglie	—	•1.85	2.15	—	• Tipo casalingo	—	(*)	(*)	—	
Brindisi	1.80	1.95	2.20	—		1.80	1.95	2.20	—	
Foggia	1.70	—	1.70–1.95	—		1.70	—	1.75–1.95	—	
Lecce	•1.75-••1.80	•1.85-••1.90	•2.05-••2.10	—	• Forno Comunale - •• Forni Privati	•1.75-••1.80	•1.85-••1.90	•2.05-••2.10	—	• Forno Comunale. •• Forni Privati.
Taranto	—	1.85–1.95	—	2.10		—	1.85-1.95	—	2.10	
Matera	1.70	—	—	—		(*)	—	—	—	
Potenza	1.90	2.—	—	—	Forme da kg. 2 L. 1.70 - Casalingo L. 1.60	(*)	(*)	—	—	
Catanzaro	1.90	2.—	2.10	—		1.90	2.—	2.10	—	
Cosenza	1.80	2.—	—	2.20		1.80	2.—	—	2.20	
Reggio di Calabria	•1.60	•1.70–2.10	2.20	—	• Pane tipo integrale	•1.60	•1.70-2.10	2.20	—	• Pane tipo integrale.
Caltanissetta	1.45–1.60	—	—	2.10		1.45–1.55	—	—	2.05	
Castrogiovanni	1.90	2.—	2.45	—		1.70	—	2.20	—	
Catania	—	1.90–2.—	2.15	—		—	1.80-1.90	2.05	2.15	
Girgenti	1.70	1.80	—	—		1.65	1.75	—	—	
Messina	1.80	2.10	2.25	—		1.80	2.—	2.15	—	
Palermo	•1.70	•1.70	2.10	—	• Pane tipo famiglia miscellato farinetta abburattamento regolamentare	—	—	2.10	—	
Ragusa	—	2.—	—	2.18		—	1.90	—	—	
Siracusa	1.95	•1.80	—	2.05	• Pane popolare	(*)	(*)	—	(*)	
Trapani	1.80	—	2.05	—		1.80	—	2.05	—	
Cagliari	—	—	2.—	2.40		—	—	2.—	2.35	
Nuoro	—	2.10	—	2.15		—	(*)	—	(*)	
Sassari	—	—	2.10–2.20	—		—	—	(*)	—	

(*) Prezzo non comunicato.

TAV. II. — Prezzi all'ingrosso dei grani nazionali e delle farine nei principali mercati del Regno.[1]

MERCATI	Sabato 2 luglio 1927				Sabato 16 luglio 1927			
	Grano		Farine	*Annotazioni*	Grano		Farine	*Annotazioni*
	tenero	duro			tenero	duro		
	(Prezzo al quintale in lire)				(Prezzo al quintale in lire)			
Alessandria	120–125	—	—		*122–*124	—	168**	Posto vagone. ** Resa molino
Torino	115–125	—	194		117–125	—	180	
Genova	114–115	—	175*–178*	Posti vagone. * Tipo regolamentare	120–124	150–157	172*–175*	Posti vagone. * Tipo regolamentare, tela merce
Milano	118–123	—	178*–180*	* Tipo regolamentare	120–124	—	179*–181*	* Tipo regolamentare
Padova	115.50*-117.50*	—	173–178.50	* Franco vagone partenza. Farina tipo regolamentare, tela merce	120*–125*	—	170–172	* Franco vagone partenza. Farina tipo regolamentare, tela merce
Rovigo	110*–118*	—	168**	* Posto vagone. ** Senza tela	120.25*-124.25*	—	171.50**	* Posto vagone. ** Senza tela
Venezia	118–123	—	184–192		118–124	—	177–190	Tela merce
Trieste	120	146.50	198.50–200		123	152	180–190	
Bologna	116.50–128	—	168*–174*	Posto vagone. * Tipo regolamentare	122–128	—	168*–169*	Posto vagone. * Tipo regolamentare
Ferrara	114–119	—	178		123.50–128	—	167.50	
Firenze	126*–129*	—	177	* Posto vagone. Farina regolamentare	124*–130*	—	170–172	* Posto vagone. Farina regolamentare
Grosseto	112–120	—	175–180		125*–128*	—	170**–180**	* Posto vagone. ** Senza tela
Ancona	120	—	170		125–132	—	168	
Perugia	120–125	—	170*–183	Franco molino. * Molini palmenti	124–126	—	157*–170	Grano franco stazione partenza imballaggio a rendere. * Molini palmenti, senza tela.
Roma	131	149	185		128*–133	148*–152	178**–182	* Franco vagone. ** Franco domicilio, tipo regolamentare
Chieti	138	150	188		135–145	150–160	185–190	Farina regolamentare
Benevento	113–135	135–140	185		127–132	143	180	
Napoli	124–135	154–157	176–178		136–137	155–160	172–176	
Bari delle Puglie	135–142	155–165	190*–195*	Franco vagone. * Tela merce	134–140	145–155	174*	Franco vagone. * Tela merce
Foggia	128.50–134.25	149.75–158.75	183*	Posto vagone. * Tela merce	130–135	158–162	174*	Posto vagone. * Tela merce
Potenza	122.50–127.50	132.50–140	190–193.50		125–130	130–140	190*	Posto vagone. * Tela merce
Catanzaro	160	165	185		130	140	190*	* Farina importata
Cosenza	135–155	—	188–195		130*–150*	—	182**–195**	* Magazzino venditore. ** Tela merce
Caltanissetta	—	165.25	187.74		—	142–144	165*	* Escluso imballaggio, tipo regolamentare
Girgenti	—	157.05	187		—	141	176	
Palermo	—	159–174	165–180		—	148–151	180	Farina di 1ª qualità
Cagliari	—	145	185–195		—	140	180–190	

(1) Nel prospetto sono indicati i prezzi minimi ed i prezzi massimi, rispettivamente dei grani teneri destinati alla fabbricazione del pane e dei grani duri destinati alla fabbricazione delle paste alimentari. Per la farina i prezzi indicati si riferiscono a farina abburattata ad una resa non inferiore a quella regolamentare dell'82 %. I prezzi per il grano e le farine sono comunicati dalle Camere di Commercio secondo le uniformi istruzioni impartite dall'Istituto Centrale di Statistica.

TAV. III. — Prezzi all'ingrosso dei principali generi di consumo (1)

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	Note	Prezzi	Note
FARINA DI GRANTURCO:						
Abburattata	Quintale	Torino	97–101		97–101	
Semolata	»	»	106–109		106–109	
Bramata	»	Milano	98–100	Stazione Milano, escluso imballaggio	103–105	Stazione Milano, escluso imballaggio
Abburattata bianca	»	Padova	94		98	
Abburattata gialla	»	»	85			
Lusso speciale bianca-gialla	»	Venezia	105–106	Tela merce	106–111	Tela merce
RISO:						
Camolino Vialone	Quintale	Novara	252		210	
Maratelli	»	»	141		147	
Comune	»	»	128		127	
Camolino Vialone	»	Milano	190–215	Stazione Milano, compresa tela	195–215	Stazione Milano, compresa tela
Maratelli	»	»	130–140		130–145	
Comune	»	»	120–130		120–130	
PASTA:						
Napoletana superiore	Quintale	Genova	345	Dazio comunale escluso	335–345	Dazio comunale escluso
Napoletana comune	»	»	310		320–330	
Napoletana superiore	»	Pisa	330		330	
Napoletana comune	»	»	310		310	
Locale superiore	»	Chieti	316		316	
Locale comune	»	»	266		266	
Napoletana extra	»	Napoli	275		275	
Napoletana comune	»	»	240		240	
FAGIOLI:						
Colorati	Quintale	Milano	130–165	Stazione Milano, escluso imballaggio	130–165	Stazione Milano, escluso im ballaggio
Borlotti	»	»	340–415	Id. id.	340–415	Id. id.
—	»	Bologna	130	Dazio comunale escluso	125–135	Dazio comunale escluso

(1) I prezzi per i generi alimentari e per i combustibili sono comunicati dalle Camere di Commercio e per i generi di vestiario dalle Associazioni indicate nelle note in margine, secondo le uniformi istruzioni impartite dall'Istituto Centrale di Statistica. Per i singoli generi sono indicati i prezzi soltanto per le piazze di maggiore importanza.

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	*Note*	Prezzi	*Note*
FAGIOLI:						
Bianchi	Quintale	Firenze	110-180		110-115	
Bianchi	»	Aquila	120	Dazio comunale escluso	127	Dazio comunale escluso
Grossi nazionali	»	Napoli	165		170-175	
Tondini	»	»	140		145-155	
Medi	»	»	145			
Rumeni	»	»	125		135	
CARNI BOVINE FRESCHE: (escluso il dazio comunale).						
Buoi	Quintale	Torino	410		410	
Vitelli scelti	»	»	640	peso vivo	630	peso vivo
Vitelli comuni	»	»	420		430	
Bue 1ª qualità	»	Novara	800		850	
Vacca	»	»	700	peso morto	720	peso morto
Vitello	»	»	870		900	
Buoi 1ª qualità	»	Genova	925-1000		900-1000	
Vacche	»	»	550- 700	peso morto	700- 800	peso morto
Vitelli maturi	»	»	900-1300		800-1000	
Buoi 1ª qualità	»	Milano	980		905	
Vacche 1ª qualità	»	»	845	peso morto. Dazio comunale compreso	825	peso morto. Dazio comunale compreso
Vitelli 1ª qualità	»	»	1175		1105	
Bue 1ª qualità	»	Padova	825		800-850	
Vacca	»	»	725	peso morto	700-750	peso morto
Vitello maturo	»	»	725		700-750	
Buoi 1ª qualità	»	Venezia	780		710	
Vacche	»	»	690	peso morto	610	peso morto
Vitelli maturi	»	»	1020		1010	
Carne bovina fresca	»	Trieste	680	Dazio comunale compreso. Posta magazzino venditore	680	Dazio comunale compreso. Posta magazzino venditore
Buoi 1ª qualità	»	Bologna	515		470-510	
Vacche 1ª qualità	»	»	485	peso vivo	440-480	peso vivo
Vitelli da latte	»	»	575		500-600	

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	Note	Prezzi	Note
CARNI BOVINE FRESCHE:						
Buoi 1ª qualità	Quintale	Ferrara	850–890	peso morto	850–900	peso morto
Vacche	»	»	800–850		800–850	
Vitelli	»	»	450–475	peso vivo	450–550	peso vivo
Carne bovina fresca	»	Parma	850–900	peso morto	800–850	peso morto
Bue 1ª qualità	»	»	300–450	peso vivo	250-440	peso vivo
Vacche	»	»	200–370		150–330	
Vitelli maturi	»	»	230–300		200–260	
Bue	»	Reggio Emilia	900	peso morto	850	peso morto
Vacche	»	»	700		650	
Vitelli	»	»	1000		980	
Carne bovina fresca	»	Firenze	850–950	peso morto	850-920	peso morto
Buoi	»	Livorno	—		300–360	peso vivo
Vacche	»	»	—		200-270	
Vitelli maturi	»	»	—		460-500	
Vitelli da latte	»	»	—		660-690	
Buoi	»	Lucca	750	peso morto	700	peso morto
Vacche	»	»	650		600	
Vitelli	»	»	900		900	
Vacche grosse	»	Pisa	700	peso morto	700	peso morto
Bue 1ª qualità	»	»	—		800	
Vitelli locali	»	»	950		900-950	
Vitelli importazione	»	»	850		800–850	
Buoi	»	Roma	473	peso vivo	409	peso vivo
Vacche	»	»	420		371	
Vitelli	»	»	555		392	
Bue 1ª qualità	»	Aquila	850	peso morto	800	peso morto
Vacche 1ª qualità	»	»	700		650	
Vitelli 1ª qualità	»	»	900		860	
Vitelloni	»	Chieti	416	peso vivo	416	peso vivo
Buoi	»	Napoli	774	peso morto	675	peso morto
Vacche	»	»	653		649	
Vitelli (annecchie)	»	»	896		852	
Bue 1ª qualità	»	Bari	680–720	peso morto	700–800	peso morto
Vacche	»	»	688–731		645–753	

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	Note	Prezzi	Note
CARNI BOVINE FRESCHE:						
Vitelli	Quintale	Bari	765–804	peso morto	784–833	peso morto
Bue 1ª qualità	»	Catania	800		850	
Vacca	»	»	775	peso morto	775	peso morto
Vitello maturo	»	»	900		900	
Buoi e vitelli maturi	»	Palermo	875	peso morto	875	
Vacche	»	»	675		675	peso morto
Buoi	»	Cagliari	—		825	peso morto
Vitelli maturi	»	»	—		850	
CARNE BOVINA CONGELATA: (esente dazio doganale)						
Quarti anteriori	Quintale	Genova	300	Dazio comunale escluso	310–315	Dazio comunale escluso
Quarti posteriori	»	»	400		410–415	
— —	»	Trieste	342		—	Prezzo non comunicato
FORMAGGIO:						
Grana 1925	Quintale	Parma	1750		1750–1800	
Grana 1926	»	»	1200–1250		1200–1250	
Grana reggiano stagionato	»	Reggio Emilia	1725		1750	
Pecorino romano pasta molle	»	Roma	1480–1670		—	Prezzo non comunicato
Pecorino romano stagionato in forme da Kg. 8 in su	»	»	2050–2100		2050–2100	
Pecorino romano stagionato in forme inferiori agli 8 chilogrammi	»	»	1950–2050		1950–2050	
Pecorino	»	Cagliari	—		1100	
MERLUZZO: (esente dazio doganale)						
Labrador nuovo	Quintale	Genova	260		—	Prezzo non comunicato
Francese « Lavé »	»	»	200	Dazio comunale escluso	200–210	Dazio comunale escluso
Norvegiano secco	»	»	270–275		—	Prezzo non comunicato
— —	»	Livorno	—		230–240	Dazio comunale escluso
STOCCOFISSO: (esente dazio doganale)						
Primario	Quintale	Genova	380–400	Dazio comunale escluso	380–400	Dazio comunale escluso

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	Note	Prezzi	Note
TONNO ALL'OLIO:						
Produzione nazionale	Quintale	Genova	1250–1300	Dazio comunale escluso	1300–1350	Dazio comunale escluso.
Produzione locale	»	Palermo	1850		1850	
OLIO D'OLIVA:						
Superiore locale	Quintale	Genova	950–1000	Dazio comunale escluso	1000–1025	Dazio comunale escluso.
Id.	»	Imperia	900–920		900–950	
Id.	»	Firenze	850–920		850–920	
Superiore locale	»	Lucca	1000		1000	
Sopraffino locale	»	Bari	950		—	Prezzo non comunicato.
VINO:						
Comune	Ettolitro	Torino	240–250	Compreso dazio comunale di L. 60	220–240	Compreso dazio comunale di L. 60.
Id.	»	Firenze	170–210		160–200	
Frascati, Grottaferrata, Marino	»	Roma	280–340	Prezzo del luogo di produzione	280–340	Prezzo del luogo di produzione.
Velletri - rosso	»	»	240–280		240–290	
Comune	»	Bari	130–135		120–130	
Id.	»	Palermo	180		180	
Id.	»	Cagliari	—		230	
UOVA FRESCHE DI 1ª QUALITA':						
	Dozzina	Novara	5.90		5.80	
	»	Torino	4.90		5.20	
	»	Genova	5.04–5.40	Dazio comunale escluso	4.80–6 —	Dazio comunale escluso.
	»	Milano	5.50		5.50–5.60	
	«	Padova	5.16		4 98–5.10	
	»	Venezia	5.40	Dazio comunale escluso	5.28	Dazio comunale escluso.
	»	Trieste	4.20–5.76		4.44–6 —	
	»	Bologna	5.04	Dazio comunale escluso	4.80–5.28	Dazio comunale escluso.
	»	Parma	5.16–5.40		5.28–5.70	
	»	Reggio Emilia	4.80		4.80	
	»	Livorno	—		—	Prezzo non comunicato.
	»	Lucca	6 —		6 —	
	»	Pisa	6 —		6.60–7.20	

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	*Note*	Prezzi	*Note*
UOVA FRESCHE DI 1ª QUALITA':						
	Dozzina	Roma	5.16–5.40	Compreso dazio comunale di L. 22,50 il quintale	5.52–5.76	Compreso dazio comunale di di L. 22,50 il quintale
	»	Aquila	5.28	Dazio comunale escluso	5.04	Dazio comunale escluso
	»	Napoli	6.60		6.60	
	»	Bari	5.40–6.—		5.40–6.—	
	»	Catania	7.80		8.40	
	»	Palermo	7.20		7.20	
	»	Cagliari	—		7.20	
LATTE DI MUCCA:						
Per uso industriale	Ettolitro	Milano	64.50	Ai Casoni	64.50	Ai Casoni
Id.	»	Bologna	80	Dazio comunale escluso	70–90	Dazio comunale escluso
Per uso alimentare	»	Firenze	106		106	
Id.	»	Roma	140	Compreso dazio comunale di L. 5. Merce franca negozio	140	Compreso dazio comunale di L. 5. Merce franca negozio
Id.	»	Napoli	—		180	Dazio comunale compreso
Id.	»	Palermo	—		—	Prezzo non comunicato
ZUCCHERO:						
Raffinato nazionale	Quintale	Genova	667	Franco Genova / Dazio comunale escluso	672	Franco Genova / Dazio comunale escluso
Cristallino	»	»	647		647	
Id.	»	Padova	634		642	
Semolato	»	»	644	Fabbrica	—	Prezzo non comunicato
Raffinato semolato	»	»	649		—	Id. id. id.
Raffinato pilè	»	»	659		667	
Cristallino	»	Trieste	628	Dazio comunale escluso	625–635	Dazio comunale escluso
Semolato	»	»	638		635–645	
Cristallino	»	Bologna	637	Dazio comunale escluso	642–644	Dazio comunale escluso
Id.	»	Ferrara	645		640	
CAFFE' CRUDO:						
Portorico fino	Quintale	Genova	2600	Dazio doganale e comunale compreso	1500–1575	Dazio doganale e comunale escluso
Santos superiore	»	»	2000		820–830	
Santos buono	»	Trieste	1880–1940	Dazio doganale e comunale compreso	1900–1980	Dazio doganale e comunale compreso
Portorico fino	»	»	2500–2600		2500–2600	
Portorico fino	»	Livorno	—	—	2750–2780	Franco vagone. Dazio doganale compreso – Dazio comunale escluso
Santos superiore	»	»	—	—	1980–1990	

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	*Note*	Prezzi	*Note*
BURRO NATURALE:						
Di pura panna qualità superiore	Kg.	Milano	14.50	Alla produzione	14	Alla produzione
— —	»	Bologna	12	Dazio comunale escluso	11.50	Dazio comunale escluso
LARDO:						
Americano	Quintale	Genova	—		550–620	Compr. dazio dog. di lire oro 12
Nostrano	»	Bologna	600	Dazio comunale escluso	550–650	Dazio comunale escluso
STRUTTO:						
Americano	Quintale	Genova	700	Compreso dazio doganale di lire oro 8	650–670	Compr. dazio dogan. di lire oro 8
Nostrano	»	Bologna	637	Dazio comunale escluso	625–650	Dazio comunale escluso
LEGNA SECCA DA ARDERE:						
Essenza forte	Quintale	Firenze	14.50–15 —		13.50–14	
—	»	Lucca	12–15		12–15	
Essenza forte	»	Roma	12–13	Franco vagone escl. dazio di L. 1,90 al qt.	12–13	Franco vagone escl. dazio di L. 1,90 al qt.
Quercia	»	Aquila	14	Dazio comunale escluso	14	Dazio comunale escluso
—	»	Chieti	22		22	
—	»	Napoli	13–15		13–15	
—	»	Bari	18–19	Franco vagone.	18–19	Franco vagone
—	»	Catania	17		16	
—	»	Palermo	23		24	
—	»	Cagliari	—		14	
CARBONE VEGETALE:						
— —	Quintale	Firenze	51.50–63 —		50–51	
— —	»	Lucca	66		66	
Essenza forte cannello	»	Roma	52–56	Franco vagone Roma	52–56	Franco vagone Roma
Essenza forte spacco e ramo	»	»	41–50	Escluso dazio di L. 2,50 il qt.	46–50	Escluso dazio di L. 2,50 il qt.
Faggio ed altre essenze, cannello	»	»	48–52		48–52	

GENERI	Unità di misura	Piazze	Sabato 2 luglio 1927		Sabato 16 luglio 1927	
			Prezzi	Note	Prezzi	Note
CARBONE VEGETALE:						
Faggio ed altre essenze, spacco e ramo . .	Quintale	Roma	44–46	Franco vagone Roma, escluso dazio di L. 2.50 il Qt.	44–46	Franco vagone Roma, escluso dazio di L. 2.50 il Qt.
—	»	Aquila	47	Dazio comunale escluso	47	Dazio comunale escluso
—	»	Chieti	65		65	
—	»	Napoli	60–75		60–75	
—	»	Bari	43–45	Franco bordo o vagone.	43–45	Franco bordo o vagone.
1ª qualità	»	Catania	65		60	
—	»	Palermo	85		85	
—	»	Cagliari	—		55	
TESSUTI DI COTONE:						
Madapolam candido 79/80, 26/26, 29/27 . . .	Metro	Milano	2.70	Prezzi comunicati dall'Associazione italiana fascista industriali cotonieri.	2.50–2.60	Prezzi comunicati dall'Associazione italiana fascista industriali cotonieri.
Ghinea greggia cm. 75, 16/16, 25/25	»	»	2.65		2.30–2.60	
Tovagliato candido alt. cm. 150, 16/14, 27.5/29	»	»	6.15		—	
Tovagliato America primissima.	»	»	—		6.25–6.70	
TESSUTI DI LANA:						
Cardato	Metro	Biella	15.50	Prezzi comunicati dall'Associazione industria laniera italiana.	14.75	Prezzi comunicati dall'Associazione industria laniera italiana.
Pettinato merino tinto in pezza	»	»	36		34 —	
Pettinato misto, croisé fino	»	»	41		39 —	
Pettinato croisé ordinario tinto in pezza .	»	»	20		19.25	
Semipettinato fantasia	»	»	29.50		27.50	
CALZATURE:						
Polacco vitellone nero nazionale al guardolo	paio	Milano	62–64	Prezzi comunicati dalla Federazione industria italiana calzature ed affini.	60–62	Prezzi comunicati dalla Federazione industria italiana calzature ed affini,
Scarponcino vitellone nero al guardolo . .	»	»	59–62		57–60	
Scarponcino vitellone colorato nazionale al guardolo	»	»	62–70		62–70	

TAV. IV. — Raffronti internazionali sulle variazioni dei prezzi oro all'ingrosso.

PREZZI ALL'INGROSSO	1ª Settimana di Luglio 1927	2ª Settimana di Luglio 1927	Fatto uguale a 100 il prezzo oro dell'Italia, i prezzi degli altri Paesi risultano per la		Fatto uguale a 100 il prezzo oro della settimana precedente, i prezzi dell'ultima settimana risultano
			1ª Settimana Luglio 1927	2ª Settimana Luglio 1927	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. ITALIA (Camera di Commercio di Milano)	494.8	492.4	—	—	—
2. STATI UNITI AMERICA (Prof. Irving Fisher)	139.0	140.5	98.8	101.2	101.1
3. INGHILTERRA (Financial Times)	135.1	135.2	96.0	97.4	100.1
4. GERMANIA (Statistisches Reichsamt) . .	137.1	137.4	97.4	99.0	100.2
5. FRANCIA (Indici prezzi oro)	—	—	—	—	—
6. Corso dell'oro in Italia	351.57	354.87	—	—	—
7. Prezzo oro in Italia $\frac{1}{6}$	140.7	138.8	100.0	100.0	98.6

Dalla tabella risulta (Cfr. Col. 1 e 2) che nella 2ª settimana di luglio il livello dei prezzi all'ingrosso in Italia, espresso in oro (138.8), è inferiore a quello della settimana precedente (140.7). In Inghilterra ed in Germania il livello dei prezzi all'ingrosso, rispetto alla settimana precedente, segna un leggero aumento: negli Stati Uniti invece un aumento più sensibile (Cfr. Col. 2). La differenza fra l'Italia e i detti Paesi nell'aumento dei prezzi oro, rispetto al periodo prebellico, risulta, nella seconda settimana di luglio (Cfr. Col. 4) inferiore a quella della prima settimana (Cfr. Col. 3); anzi, rispetto agli Stati Uniti, la differenza si è invertita, in quanto il livello dei prezzi oro, nella 2ª settimana, risulta in Italia aumentato rispetto al periodo prebellico, meno che negli Stati Uniti d'America.

PREZZO L. 1 —

STABILIMENTO POLIGRAFICO PER
L'AMMINISTRAZIONE DELLO
STATO — ROMA, 1927 - ANNO V